

CITTALIA
fondazione **anci** ricerche



Rapporto Cittalia 2008

Ripartire dalle città



Rapporto Cittalia 2008

Ripartire dalle città

A cura di
Walter Tortorella e Laura Chiodini

CITTALIA

Il Rapporto Cittalia 2008 - Ripartire dalle città è stato coordinato e curato da:
Walter Tortorella e Laura Chiodini.

Gli apparati statistici e descrittivi sono stati sviluppati da:
Francesco Crespi e Andrea Filippetti.

Le Dinamiche sono state redatte da: *Annalisa Gramigna* “Città diffusa e popolazione mobile: quale strategia per le città metropolitane?”; *Laura Chiodini* “Città, snodi delle relazioni economiche e dei processi di terziarizzazione”; *Michela Villani* “Risorse immateriali e governo dell’innovazione nelle aree urbane”; *Paolo Testa* “Infrastrutture abilitanti per città senza confini”; *Valeria Andreani* “Un sistema integrato di politiche per il buon vivere metropolitano”.

Il capitolo 7 è il frutto di un lavoro di riflessione del gruppo di ricerca di Cittalia costituito da *Valeria Andreani, Laura Chiodini, Annalisa Gramigna, Raffaella Milano, Paolo Testa, Walter Tortorella e Michela Villani.*

Si ringrazia per la collaborazione e le preziose indicazioni fornite:
Mauro Bonaretti, Alessandra Caldarozzi, Stefania Dota, Alessandro Gargani, Marco Mena, Veronica Nicotra, Carmine Pappalardo, Franco Pizzetti, Siriana Salvi, Francesca Tracò.

Il presente Rapporto è stato chiuso con le informazioni disponibili al 30 ottobre 2008.

Progetto, grafica e illustrazioni: BACKUP comunicazione, Roma
Giuliano Vittori, Pasquale Cimaroli, Claudia Pacelli.

ISBN 978-88-6306-004-1

Indice

Presentazione /5

Prefazione /7

Introduzione /9

Capitolo 1

Le metropoli nell'economia globale /11

Cosa dicono i numeri /12

1.1 Il ruolo emergente delle città /15

1.2 L'economia dei servizi e della conoscenza /18

1.3 Non solo crescita e sviluppo /19

1.4 Quale governance per le aree urbane? /20

Allegato /21

Indice dei Grafici e delle Tabelle /23

Capitolo 2

Le dinamiche della popolazione: re-urbanizzazione, immigrazione e mercato immobiliare /25

Cosa dicono i numeri /26

2.1 La popolazione residente: fuga dalle città e re-urbanizzazione /27

2.2 L'incremento dell'immigrazione e i processi di integrazione /30

2.3 Il mercato immobiliare: le città si espandono e assorbono l'hinterland /34

2.4 L'andamento degli affitti e canone medio /37

2.5 Previsioni demografiche al 2020 /38

Le dinamiche Città diffusa e popolazione mobile: quale strategia per le città metropolitane? /40

Allegato /44

Indice dei Grafici e delle Tabelle /58

Capitolo 3

Il contesto economico: struttura produttiva e processo di terziarizzazione /61

Cosa dicono i numeri /62

3.1 La dinamica e la struttura del PIL nelle città metropolitane e nelle province /64

3.2 L'evoluzione della struttura produttiva: il fenomeno della terziarizzazione /66

3.3 Il mercato del lavoro nelle province metropolitane /70

3.4 L'imprenditorialità nelle città /72

Le dinamiche Città, snodi delle relazioni economiche e dei processi di terziarizzazione /74

Allegato /77

Indice dei Grafici e delle Tabelle /85

Capitolo 4

Le infrastrutture immateriali: innovazione, creatività e capitale umano /87

Cosa dicono i numeri /88

4.1 Il capitale creativo nell'economia della conoscenza /90

4.2 Le tecnologie dell'informazione e la penetrazione di Internet /94

4.3 L'attività di Ricerca e Sviluppo /95

4.4 Il sistema universitario delle città /96

Le dinamiche Risorse immateriali e governo dell'innovazione nelle aree urbane /101

Allegato /105

Indice dei Grafici e delle Tabelle /109

Capitolo 5

Le infrastrutture materiali: trasporto pubblico, sistema bancario, strutture sanitarie ed offerta alberghiera /111

Cosa dicono i numeri /112

5.1 Muoversi in città con il trasporto pubblico /113

5.2 Il sistema bancario e la leva del credito /117

5.3 Le dotazioni sanitarie per la tutela della salute /120

5.4 L'offerta alberghiera metropolitana /121

Le dinamiche Infrastrutture abilitanti per città senza confini /123

Allegato /127

Indice dei Grafici e delle Tabelle /137

Capitolo 6

Qualità della vita: spesa sociale, sicurezza, ambiente ed offerta culturale /139

Cosa dicono i numeri /140

6.1 I servizi alla persona /142

6.2 La sicurezza dei cittadini /143

6.3 L'ambiente: verde pubblico, rifiuti urbani e riciclaggio /146

6.4 L'offerta culturale delle grandi città /148

Le dinamiche Un sistema integrato di politiche per il buon vivere metropolitano /153

Allegato /157

Indice dei Grafici e delle Tabelle /175

Capitolo 7

Il governo della complessità urbana. Ripartire dalle città per riavviare il paese /179

7.1 La forza del governo urbano, una questione di agenda politica nazionale /182

7.2 Organizzazione e competenze nell'amministrazione cittadina. Rafforzare il valore sociale del lavoro pubblico /184

7.3 La crescita delle città tra flussi finanziari e flussi creativi: una visione unitaria per lo sviluppo della rete /186

7.4 La manutenzione dei beni comuni: una palestra per una nuova cittadinanza urbana /189

Appendice metodologica /193

Bibliografia /195

Presentazione

Buona parte della storia dell'umanità si è giocata all'interno di contesti urbani. E' una storia di città. Fatti positivi e negativi del percorso umano hanno preso forma nella città: rivoluzioni, evoluzioni del pensiero scientifico, tecnologico, sociale, artistico. Negli ultimi anni anche in Italia, come nel resto dell'Europa e del mondo, è andata crescendo la consapevolezza di come la dimensione urbana sia più che mai cruciale per lo sviluppo del Paese.

L'Italia non può pensare di giocare un ruolo nella competizione internazionale senza città competitive. E non può ambire a garantire effettivi diritti di cittadinanza se non affronta in modo sistematico i nodi del disagio e del disordine urbano.

Per tutti - istituzioni pubbliche, cittadini, imprese - è il momento di ripartire dalle nostre città; è il momento di rafforzare il loro ruolo, nazionale e internazionale, analizzando ed anticipando gli scenari di cambiamento e sostenendo la ricerca di soluzioni adeguate alle nuove domande e ai nuovi bisogni economici e sociali che si manifestano nello spazio urbano.

E' necessario affrontare l'insieme dei fenomeni urbani: rinnovamento istituzionale, dinamiche economiche e sociali, processi di innovazione tecnologica e culturale. Occorre investire nelle città, a partire da ciò che esse sono e rappresentano all'interno del sistema Paese e di ciascun ambito territoriale. Esse sono il ponte tra il locale ed il globale. Dobbiamo imparare a capitalizzare questa ricchezza di opportunità attraverso strategie e interventi che siano coerenti e coordinati tra loro.

Dinamiche economiche, sociali, globali e locali, sono le tessere del mosaico che disegnano le città del futuro e con esse il futuro del nostro Paese. Il Rapporto Cittalia 2008 ci aiuta a riflettere sui nuovi ruoli che gli spazi urbani hanno assunto nel processo di cambiamento globale. Le città sono i luoghi privilegiati dell'incontro tra le reti lunghe del confronto nazionale e internazionale e la ricchezza delle dinamiche plurali che connotano le società locali.

La partita della crescita e della modernizzazione del Paese, a partire dal rafforzamento del ruolo urbano, può essere vinta solo con strumenti concettuali e operativi rinnovati e diversi da quelli che hanno fino a oggi guidato e ispirato i pianificatori e gli amministratori ma anche i cittadini. Per questo diviene importante conoscere per governare; il primo Rapporto Cittalia vuole essere un aiuto a camminare in questa direzione.

Leonardo Domenici
Presidente della Fondazione Cittalia

Prefazione

Dobbiamo fare i conti con fenomeni nuovi che ci allontanano dal nostro passato e ci proiettano direttamente nel futuro: la globalizzazione dei mercati, l'internazionalizzazione della finanza, le nuove potenze economiche che crescono, l'effetto che i nostri spostamenti e quello delle merci che consumiamo generano sull'ambiente. Siamo di fronte ad una sfida quotidiana per i cittadini e per chi governa: affrontare il presente facendosi forti del proprio passato ma con lo sguardo verso il futuro.

Saranno decisive le scelte di crescita e sviluppo che riguardano le nostre città, scrigni della nostra storia ma anche officine e laboratori in cui si sta già mettendo in opera e si sperimenta il futuro.

Le città sono luoghi di incontro, sono luoghi delle opportunità ma possono anche trasformarsi in luoghi di solitudine e di abbandono. Il nostro Paese per mantenere un livello di competitività adeguato a quello europeo ha la necessità di pensare, in questa fase, soluzioni concrete per le città. L'autonomia locale e l'autogoverno urbano sono una risorsa centrale per il Paese ma hanno bisogno di consapevolezza dei fenomeni, di conoscenza degli strumenti di governo, di senso della responsabilità verso i cittadini.

Questa valorizzazione dell'autonomia è il centro della missione dell'Associazione nazionale dei comuni italiani ed è il principale obiettivo per il quale è nata la Fondazione Cittalia l'istituzione culturale che affianca l'ANCI sviluppando indagini e analisi scientifiche ma anche indicando risposte alle sfide del cambiamento economico e sociale.

Il lavoro di Cittalia, di accumulazione di analisi e di diffusione di conoscenze e competenze sulle principali tematiche urbane, trova in questo Rapporto 2008 intitolato "Ripartire dalle città" un momento particolarmente significativo. E' un lavoro che mette in evidenza l'urgenza di una valorizzazione istituzionale delle specificità delle città metropolitane ma anche la necessità di forti politiche urbane nazionali. Politiche che accompagnino le nostre città verso il futuro, consentendo loro di avvantaggiarsi delle differenze e delle specificità di ognuna.

Angelo Rughetti
Segretario Generale dell'ANCI

Introduzione

Il presente Rapporto è frutto di un intenso lavoro di ricerca e analisi svolta dalla Fondazione Cittalia durante il suo primo anno di vita. Il focus è rappresentato dalle città di cui si indagano e monitorano ambiti molteplici: dal ruolo che esse svolgono nel contesto globale, alle dinamiche della popolazione e della re-urbanizzazione, dalla qualità della vita nei centri urbani alla concentrazione, al loro interno, di risorse materiali e immateriali.

Quello che emerge dalla ricerca è un quadro composito che mette in luce limiti e punti di forza delle città italiane anche nel confronto internazionale. D'altra parte i fenomeni urbani nel mondo spiccano per molte caratteristiche e specificità positive ma anche per posizioni incongrue e strumenti inadeguati che sono applicati nel perseguimento di obiettivi globali.

Sono molti i paradossi che caratterizzano le città mondiali così come quelle italiane. Sono paradossi che vanno oltre il dualismo ricchezza/povertà. Nel corso dell'indagine vengono messe in luce situazioni di contrasto tra le molte opportunità offerte dai centri urbani e le altrettante carenze nell'offerta e gestione dei servizi forniti ad imprese e cittadini; così come emergono le discrepanze tra quanto pianificato a livello locale e le, spesso inadeguate, cornici nazionali in termini di ordinamento normativo e di insieme di politiche pubbliche.

Il Rapporto Cittalia 2008 rappresenta un contributo ragionato alla riflessione in materia di città, offre spunti per proseguire la riflessione e mette a disposizione una serie di suggerimenti per rendere le nostre città sempre più competitive e vivibili.

Il Rapporto è articolato in sette capitoli, ciascuno dei quali analizza specifiche tematiche.

Il capitolo 1, oltre alla metodologia del Rapporto, contiene un'analisi generale della "questione città", quale luogo, delimitato non più solo dai confini amministrativi, in cui si concentrano sia le risorse necessarie per lo sviluppo e la crescita competitiva del paese sia grandi problematiche. In questo primo capitolo, le principali dinamiche delle città sono presentate anche in un'ottica di comparazione internazionale.

Il capitolo 2 analizza le dinamiche della popolazione residente e degli stranieri nelle città metropolitane; tale fenomeno viene analizzato anche in relazione al territorio circostante e agli andamenti nel tempo, permettendo così di mettere in evidenza fenomeni di "fuga dalle città" negli anni 90 e di re-urbanizzazione a partire dal nuovo millennio. Il capitolo analizza anche l'andamento del mercato immobiliare e degli affitti, quale ulteriore chiave di lettura per comprendere le dinamiche della distribuzione della popolazione nelle città e nei territori circostanti.

Il capitolo 3 indaga gli aspetti economici: dalla potenzialità produttiva dell'area, attraverso la quantificazione del PIL comunale e l'analisi del tasso di imprenditorialità, alle dinamiche del mercato del lavoro, in termini di tasso di occupazione e disoccupazione, anche con specifica attenzione a quella femminile.

Le infrastrutture immateriali sono l'oggetto del capitolo 4, mentre quelle materiali del capitolo 5. Nell'economia della conoscenza i fattori immateriali sono cruciali per lo sviluppo: le città per essere competitive a livello globale devono avere la capacità di innovare. Tale capacità viene qui analizzata secondo più direttrici: conoscenza, capitale umano ed università, spesa per attività di Ricerca e Sviluppo e creatività.

Il capitolo 5 sposta l'attenzione sull'analisi delle dotazioni infrastrutturali delle città: trasporti pubblici, sistema bancario, strutture della sanità e della ricettività alberghiera, sulla base della convinzione che un'adeguata dotazione di infrastrutture rappresenti una pre-condizione necessaria per lo sviluppo di un sistema urbano.

Il capitolo 6 prende in esame gli aspetti che concorrono alla formazione della qualità della vita nei moderni contesti urbani: welfare, in termini di spesa delle amministrazioni comunali per servizi sociali; criminalità e numero di reati, ambiente e cultura, ritenuti elementi che fanno di una città un ambiente "a diverso grado di vivibilità". La qualità della vita di una città è una "merce di scambio", una variabile significativa nelle scelte di insediamento e sviluppo.

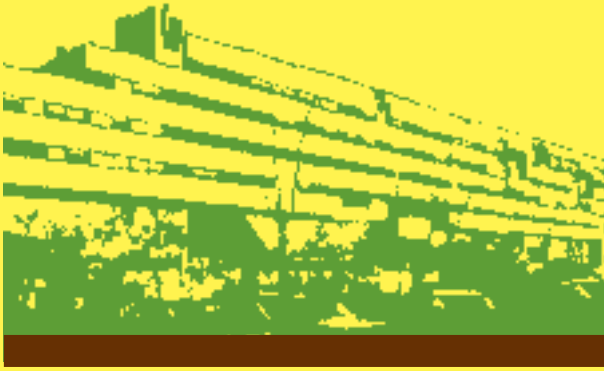
Infine, il capitolo 7 contiene le considerazioni conclusive a cui hanno portato le analisi dei capitoli precedenti. Le città italiane possono diventare sempre più un driver per la crescita dell'intero paese solo se si mettono a loro disposizione politiche nazionali coerenti con le istanze e le aspettative locali. Ma la scommessa delle città è anche nella qualità dell'amministrazione pubblica e nello sviluppo di una nuova cittadinanza urbana attenta ai beni comuni. In questo senso, la scommessa delle città coincide con la scommessa di tutto il Paese nel suo futuro.

Pierciro Galeone
Segretario Generale della Fondazione Cittalia

1

**Le metropoli
nell'economia
globale.**





Cosa dicono i numeri

Nel 1800 meno del 3% della popolazione mondiale viveva nelle città. Nel 1900 erano 150 milioni le persone residenti in città ed oggi la popolazione urbana ha superato i 3 miliardi di unità, ovvero oltre la metà della popolazione mondiale.

Nel 2050 si stima che oltre i 2/3 della popolazione vivrà nelle città.

Le città del mondo occupano attualmente il 2% della superficie terrestre e utilizzano il 75% delle risorse naturali ed energetiche.

Nei paesi OECD, il 46% della popolazione totale risiede nelle città contro il 23% delle zone rurali, in Italia questo dato sale al 57%.

Quasi un quinto del prodotto interno lordo globale viene generato nelle 10 metropoli economicamente più importanti.

In Italia il 47% della disoccupazione si concentra nelle aree urbane, e questo valore sale al 60% in paesi come Regno Unito, Giappone, Corea del Sud, Olanda e Stati Uniti.

Nei centri urbani viene prodotto l'80% delle emissioni mondiali di CO₂ e gas nocivi dell'intero pianeta.

In Europa e Nord America circa il 60% dei cittadini ha subito un crimine negli ultimi 5 anni e questo valore sale al 70% se si considerano le città dell'America Latina e dell'Africa (International Crime Victim Survey di UNICRI).

Il concetto di città è sempre più complesso e inafferrabile e nonostante i tanti contributi offerti da diverse discipline che introducono elementi concettuali differenti, rimane difficile una definizione univoca.

In passato le città erano entità geografiche ben delimitate, identificabili, autocontenute, cui corrispondevano livelli istituzionali precisi. Sono stati principalmente i processi di industrializzazione e di urbanizzazione ad allontanare la corrispondenza tra ambito territoriale ed area di governo amministrativo-istituzionale. La crescita fisica dell'agglomerato urbano si è estesa al di là dei confini amministrativi e gli spostamenti di persone e merci si sono ridistribuiti sul territorio ben oltre il nucleo centrale della città.

Per questo, da una definizione di città basata sull'idea della continuità fisica e spaziale tra il centro e le zone periferiche, si passa oggi all'idea di una continuità funzionale. Intorno alla "città centrale" sorgono nuovi centri e si potenziano quelli minori già esistenti, che sottraggono alla città funzioni una volta esclusive, ma che dipendono ugualmente da essa per altre funzioni che non possono accogliere per una serie di cause.

Ciò è tanto vero che una delle misure dell'area metropolitana diventa il raggio di spostamento che i pendolari coprono quotidianamente per lavoro.

La difficoltà nella definizione di cosa sia, oggi, una città è il primo elemento da evidenziare in questo Rapporto e proprio per questo motivo si è ritenuto utile mettere a disposizione una mole di dati e informazioni di supporto ad una prima riflessione.

L'indeterminatezza dell'oggetto di analisi, infatti,

accompagna il raffronto fra le 11 città prese in esame: Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino e Venezia, per le quali maggiore si è rivelata la disponibilità e comparabilità di dati.

Nel procedere all'analisi che segue, nei prossimi capitoli si è tenuto in considerazione l'idea della città come insieme di funzioni tra loro interrelate, distribuite anche in modo discontinuo nello spazio. Si sono considerate pertanto:

- aree urbane, caratterizzate da continuità edilizia e minima presenza, al loro interno, di suoli destinati all'uso agricolo;
- aree metropolitane, caratterizzate da integrazione di funzioni e intensità dei rapporti che si realizzano al loro interno;
- regioni metropolitane, identificate con le aree di influenza economica delle prime e delle seconde¹.

Accanto al concetto di area metropolitana è stato introdotto, come si vede, quello di regione metropolitana: quest'ultima comprende un territorio più vasto, economicamente interdipendente rispetto alla città, ed include il circostante territorio non urbanizzato, del quale la città stessa costituisce il principale mercato e centro finanziario.

In realtà, come si scoprirà leggendo il Rapporto, l'uso di questi termini è coerente con la loro mancanza di determinatezza, per cui la scelta fatta di volta in volta non è funzionale ad identificare un

1) Presidenza del Consiglio dei Ministri, Commissione per la Garanzia dell'Informazione Statistica, *La statistica per le aree metropolitane e sulle aree metropolitane: proposta per un sistema informativo integrato*, (2006).

ambito territoriale rigidamente definito, tranne quando si utilizzano termini che, invece, indicano una corrispondenza precisa tra territorio e competenze amministrativo-istituzionali come, per esempio, comune, provincia o regione.

Dopo aver presentato gli aspetti metodologici del lavoro di ricerca, questo primo capitolo fornisce un'analisi generale della "questione città" al fine di inquadrare alcune fra le principali tematiche relative alle città metropolitane, che verranno poi approfondite nei capitoli successivi.

L'obiettivo è quello di mostrare come le realtà metropolitane rappresentino luoghi essenziali per la vita e lo sviluppo dei diversi paesi, ma anche contesti caratterizzati da grandi problematicità. Per questo motivo assume un rilievo particolare il tema della governance delle città metropolitane, (cfr. Cap. 7) strettamente collegato al tema della complessità della gestione dei molteplici aspetti che influiscono sulle loro performance.

L'approccio metodologico

L'approccio metodologico seguito dal gruppo di ricerca è stato quello di fondare l'analisi su una base di dati affidabile, omogenea, comparabile e il più possibile aggiornata.

Svolgere un tale esercizio prendendo come livello di analisi la città ha comportato diverse criticità, dovute principalmente alla carenza di informazioni statistiche. Inoltre, considerato che uno dei tentativi del Rapporto è quello di promuovere la riflessione sulle città metropolitane in una logica di benchmarking, ciò ha avuto come conseguenza la necessità di utilizzare quasi esclusivamente dati raccolti da soggetti di interesse nazionale - ISTAT, Ministeri, Agenzie pubbliche, etc. - o comunque dati statistici confrontabili e attendibili.

Sembra utile presentare alcune opportune precisazioni metodologiche per spiegare l'impostazione e la coerenza delle analisi fatte. In particolare, oltre alla già ricordata carenza di dati a livello di città, sono tre i punti sui quali vale la pena soffermarsi:

- la mancanza di una definizione univoca di città;
- la necessità di fare ricorso a livelli di aggregazione diversi quali le Province;
- l'esigenza di ottenere un quadro coerente dalla molteplicità di fonti e livelli di aggregazione utilizzati.

Come già ricordato, per quanto riguarda la definizione di città, se da un lato c'è un consenso crescente circa la necessità di andare oltre i confini

amministrativi - e quindi comunali - osservando il sistema metropolitano, dall'altro lato, la mancanza di una definizione univoca di città o area metropolitana si riflette sulla disponibilità di dati.

Questo Rapporto cerca di analizzare e di far emergere i diversi fenomeni mettendo in relazione la città con l'area circostante. Così, nel caso dell'andamento del mercato immobiliare (cfr. Cap. 2) l'analisi non si è limitata alla città entro i confini comunali ma è stata volutamente estesa al territorio circostante proprio per far emergere un fenomeno, laddove presente, di allargamento e assorbimento nella città di aree che vanno ben oltre i propri confini amministrativi. Quando, per mancanza di dati omogenei, ciò non è stato possibile, sono stati considerati altri livelli di analisi.

Per quanto riguarda i SLL, questi rappresentano un livello di analisi adeguato, in quanto sono definiti in funzione dei flussi di pendolarismo per motivi di lavoro, attraverso l'individuazione di aree geografiche omogenee secondo logiche legate alla capacità di attrazione dei territori, prescindendo da definizioni amministrative. In altre parole, i SLL individuano centri di attrazione legati a motivazioni di lavoro e rappresentano senz'altro una delle caratteristiche principali di un'area metropolitana. Per i SLL, inoltre, l'ISTAT rileva sistematicamente dati a partire dal censimento del 1991, consentendo così di effettuare analisi comparate per un periodo di tempo rilevante.

Laddove non erano disponibili dati a livello comunale o di SLL, si è fatto riferimento alla Provincia. L'argomento per il quale sono stati utilizzati maggiormente i dati provinciali è il capitolo sull'innovazione e le infrastrutture immateriali (Cap. 4), e relativamente a tali fenomeni il peso della città metropolitana rispetto all'intera provincia è da considerarsi sicuramente preponderante. Si pensi alle spese in Ricerca e Sviluppo, al numero di ricercatori o all'offerta universitaria: in questi casi l'effetto città sulla provincia è tale da consentire un'analisi su dati provinciali senza pensare che questi possano dare risultati distorti rispetto al contributo della città per il fenomeno considerato.

Detto tutto questo, nonostante in qualche caso si sia dovuto ricorrere a misure sostitutive o unità di analisi diverse dalle città metropolitane, la mole di dati considerati, sia relativamente al numero di fenomeni presi in esame, sia relativamente al periodo analizzato, consente di ricostruire un quadro coerente del fenomeno in Italia.

Laddove possibile, sono stati effettuati anche con-

fronti a livello internazionale per cercare di collocare le dinamiche delle maggiori città italiane in un contesto globale con il quale, di fatto, si trovano a competere.

Un' ultima considerazione: leggendo il Rapporto sarà evidente come ogni argomento trattato potrebbe rappresentare, da solo, un autonomo rapporto di ricerca quanto ad approfondimenti e confronti internazionali. Tuttavia, trattandosi del primo Rapporto sviluppato da Cittalia, si è preferito prendere in considerazione i tanti aspetti relativi la città - dinamiche demografiche, immigrazione, performance economica, innovazione e creatività, infrastrutture materiali e qualità della vita con l'obiettivo, per gli anni successivi, di realizzare degli approfondimenti verticali per singoli aspetti.

L'articolazione dei capitoli è stata pensata per fornire una fotografia d'insieme che possa rappresentare la grande complessità del fenomeno città. Certamente non si pensa che questa fotografia possa essere esaustiva, ma indubbiamente mette a disposizione una grande quantità di dati e informazioni: ogni capitolo fornisce opportunità per spunti di riflessione e diversi approfondimenti analitici. Se letto, interpretato ed utilizzato in questa prospettiva, il presente Rapporto è in grado di conservare una coerenza logica e metodologica e rivelarsi, così, un utile strumento di lavoro.

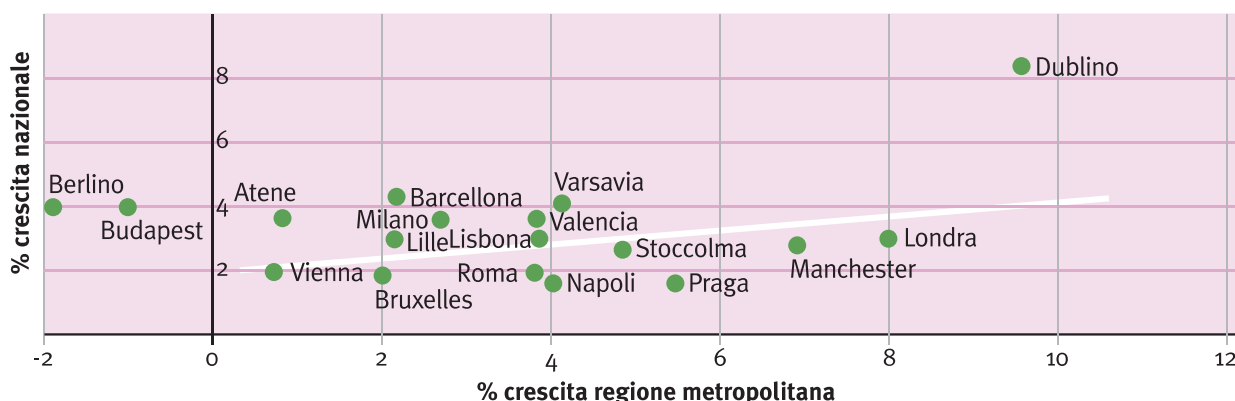
1.1 Il ruolo emergente delle città

La globalizzazione, dell'economia in particolare, dell'ultimo decennio ha riportato le città al centro dell'attenzione: le grandi città metropolitane rappresentano sempre più uno spazio nodale all'interno dell'economia globale. In realtà, la capacità delle città di accentrare attività economiche e popolazione non è certamente una novità, tuttavia il riemergere del ruolo delle città metropolitane ha natura diversa sotto vari punti di vista. Le città nel mondo, pur occupando attualmente solo il 2% della superficie terrestre, concentrano la metà della popolazione mondiale e utilizzano il 75% delle risorse naturali mondiali disponibili². Le città si presentano, quindi, come importanti generatori di ricchezza, di opportunità di lavoro e di crescita della produttività e, spesso, sono indicate come motori delle rispettive economie nazionali.

Nel Grafico 1.1 sono riportati i tassi di crescita medi del PIL per il periodo 1995-2002 relativamente ai paesi ed alle relative regioni metropolitane. Ciò che emerge è una correlazione positiva tra i due tassi di crescita, che suggerisce un ruolo trainante delle grandi città rispetto ai rispettivi paesi. In altre parole, avere città che crescono molto si traduce in tassi di crescita più elevati per l'intero sistema economico nazionale.

Dal punto di vista delle politiche, esiste un interesse)
²) UNEP, *The Urban Environment Newsletter*. Settembre 2007, (2007).

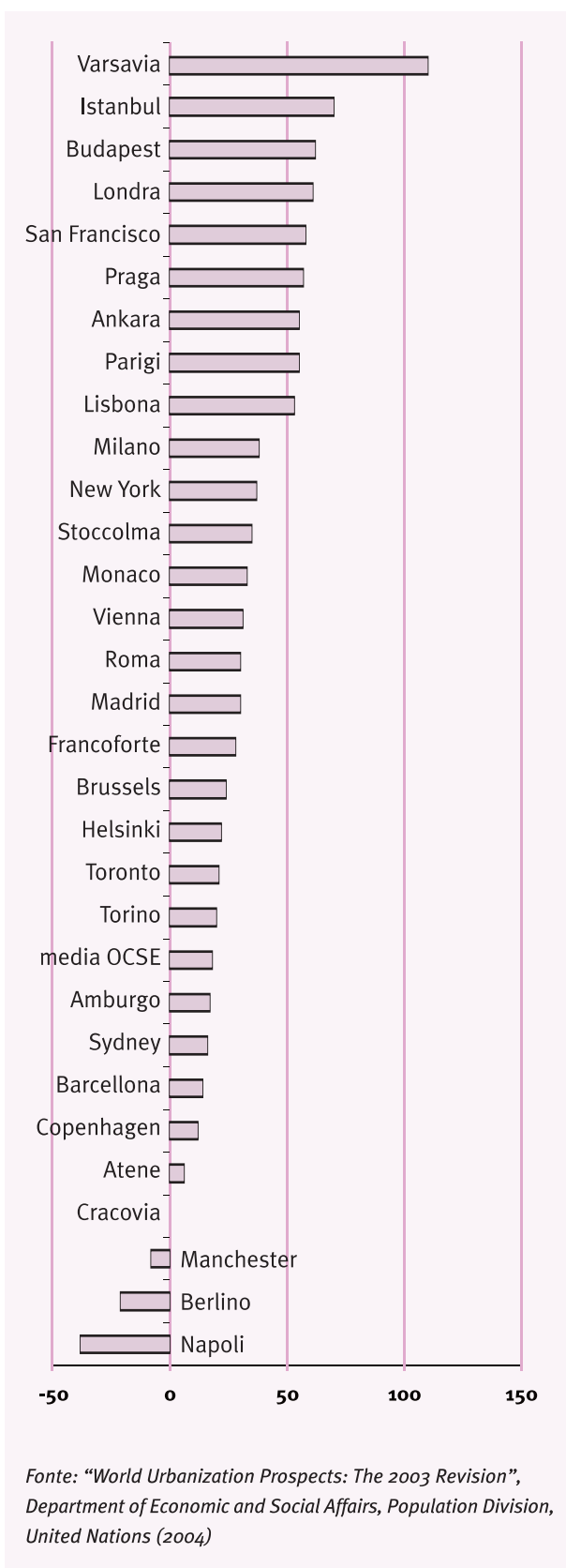
Grafico 1.1 Relazione tra tassi di crescita nazionali e delle regioni metropolitane nei paesi OECD, tassi medi di crescita del PIL 1995-2002



Nota: la retta indica la presenza di una relazione tra i due fenomeni.

Fonte: "World Urbanization Prospects: The 2003 Revision", Department of Economic and Social Affairs, Population Division, United Nations (2004)

Grafico 1. 2 Differenze nel PIL pro capite tra regioni urbane e relativi paesi, percentuale, 2002

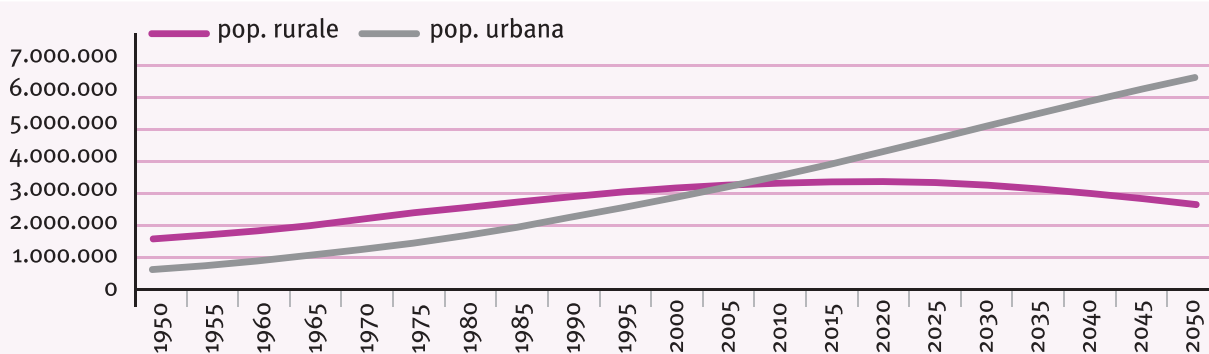


se crescente per il ruolo ricoperto dalle grandi aree urbane quali motori della crescita nazionale. L'Unione Europea, nell'ambito della Strategia di Lisbona, riconosce alle aree urbane un ruolo trainante del dinamismo economico. Le linee guida della politica di sviluppo regionale 2007-2013 identificano nelle città una delle priorità su cui sono chiamati ad intervenire gli Stati membri, nella convinzione che queste hanno un elevato impatto sulla vita di oltre la metà dei cittadini europei, sia che siano luogo in cui si vive, studia o lavora. Sulla base di tale considerazione, le politiche di sviluppo europee riservano alle città risorse e spazi di iniziativa per contribuire allo sviluppo socioeconomico dei propri territori e, più in generale, del sistema paese. Se è vero che alcune aree urbane hanno un'importanza crescente come driver di crescita nazionale, l'obiettivo di generare una maggiore competitività a livello locale diventa particolarmente rilevante per le città metropolitane e diventa cruciale per la politica nazionale identificare le fonti della crescita economica urbana progettando politiche che valorizzino i potenziali di quelle aree.

I dati mostrano che i livelli di reddito sono generalmente più elevati all'interno delle città metropolitane e l'aumento del commercio e dei flussi di capitale stimolano l'aumento dei flussi di persone, beni, servizi, idee e conoscenza. Come si evince dal Grafico 1.2, nel quale sono riportate le differenze tra i livelli di PIL pro capite nelle aree urbane e nei relativi paesi OECD, tali differenze sono significativamente positive - tranne per poche eccezioni tra cui Napoli per l'Italia. Un quadro simile emerge analizzando in maniera analoga le differenze esistenti tra aree urbane intermedie e rurali nei tassi di crescita medi (Grafico 1.5 in Allegato), nel PIL pro capite (Grafico 1.6 in Allegato), e nella produttività (Grafico 1.7 in Allegato). A parte alcune eccezioni, le città mostrano livelli di ricchezza procapite e di produttività più alti rispetto alle altre aree territoriali.

L'interesse dei governi per le città metropolitane non sorprende se si considera l'elevata - e crescente (cfr. Cap. 2) - concentrazione di popolazione nelle aree urbane. Tale fenomeno va letto insieme al processo di allargamento delle città metropolitane verso i territori limitrofi. Il Grafico 1.3 e la Tabella 1.1 (ed il Grafico 1.8 in Allegato) presentano alcuni dati sull'andamento della popolazione nelle maggiori città urbane dei paesi OECD. La concentrazione di popolazione nelle città urbane ha raggiunto e superato la popolazione che vive nelle altre aree, rurali e intermedie. In Italia tale concentrazione, pur essendo superiore alla media OECD è più bassa di Regno Unito, Giappone e Stati Uniti, ma questo, come si

Grafico 1.3 Andamento nel mondo della popolazione nelle aree urbane e rurali, migliaia, proiezioni 1950-2050



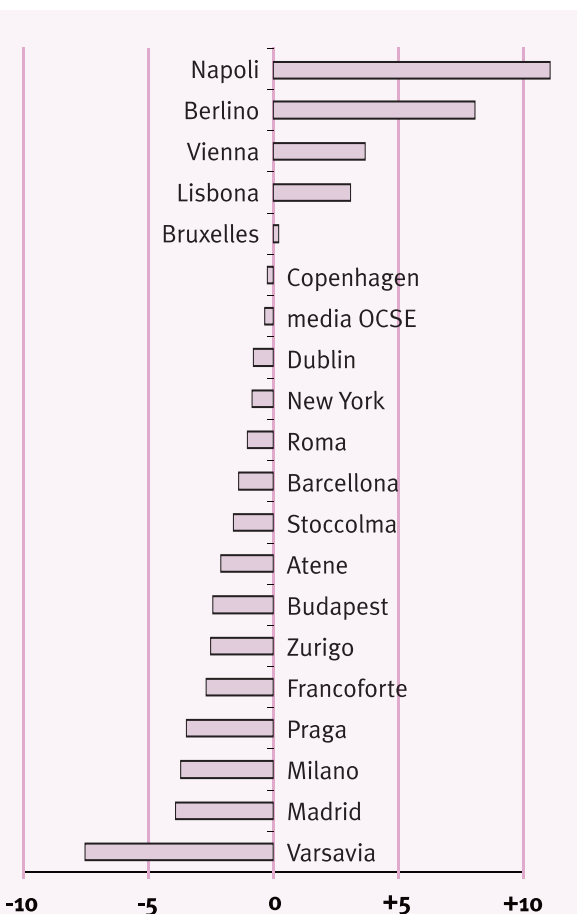
Fonte: "World Urbanization Prospects: The 2007 Revision Population Database", United Nations, (2007)

Tabella 1.1 Distribuzione % della popolazione nazionale per aree urbane e rurali 1998, 2003

	1998	2003	1998	2003
	urbane		rurali*	
Belgio	83%	83%	2%	2%
Regno Unito	70%	70%	4%	4%
Australia	55%	55%	24%	23%
Giappone	54%	55%	15%	14%
Stati Uniti	55%	55%	24%	24%
Italia	54%	54%	10%	10%
Canada	52%	53%	30%	29%
Corea	54%	52%	18%	17%
Portogallo	49%	50%	25%	24%
Germania	49%	49%	12%	12%
OCSE	46%	46%	23%	23%
Svizzera	41%	41%	9%	9%
Messico	37%	37%	41%	41%
Grecia	35%	36%	41%	40%
Spagna	35%	35%	14%	13%
Danimarca	29%	29%	39%	39%
Francia	29%	29%	31%	31%
Irlanda	29%	28%	71%	72%
Finlandia	25%	26%	63%	62%
Austria	23%	23%	46%	46%
Polonia	23%	23%	40%	40%
Svezia	20%	21%	51%	50%
Turchia	16%	17%	36%	35%
Ungheria	18%	17%	44%	44%
Repub. Ceca	12%	17%	5%	5%
Norvegia	11%	11%	50%	49%
Slovacchia	11%	11%	26%	25%

(*) Il complemento al 100% di popolazione vive nelle aree intermedie
Fonte: "OECD Regions at a glance", OECD (2007)

Grafico 1.4 Differenze tra il tasso di disoccupazione nelle regioni metropolitane ed i relativi paesi, percentuale, 2004



Fonte: "OECD Territorial Reviews, Global Cities in the Global Economy", OECD (2006)

vedrà meglio nel capitolo successivo, è dovuto in parte ad un fenomeno generalizzato di fuga dalle città che ha caratterizzato le città metropolitane italiane dalla fine degli anni '80 fino al 2000 (Tabella 1.1). A parte Ungheria, Repubblica Ceca e Repubblica Slovacca, tutti gli altri paesi nel periodo 1980 - 2004 registrano tassi di crescita medi annuali positivi (Grafico 1.8 in Allegato).

Le città si presentano come luoghi in cui maggiori possono essere le opportunità: il Grafico 1.4 riporta le differenze nei tassi di disoccupazione in alcune regioni metropolitane e nei relativi paesi per il 2004. E' evidente come, per la maggior parte dei paesi considerati questa differenza sia negativa, ad indicare un minor tasso di disoccupazione nelle città rispetto al resto del paese. Da registrare l'eccezione importante di Napoli, la buona performance di Roma e soprattutto di Milano.

Tuttavia, come sarà descritto più diffusamente nel terzo capitolo, pur registrando una maggiore occupazione nei settori dei servizi e in quelli a maggior valore aggiunto, le città tendono a concentrare un numero elevato di disoccupati in termini assoluti e sono luoghi in cui si ritrovano forti contraddizioni sociali ed economiche (come evidenziato nel paragrafo 1.4).

1.2 L'economia dei servizi e della conoscenza

Il ruolo delle città metropolitane nello sviluppo dei paesi assume maggiore rilevanza nell'attuale passaggio dall'economia manifatturiera all'economia dei servizi e della conoscenza.

Dal punto di vista economico, le grandi aree urbane sono passate da una struttura basata sull'industria manifatturiera allo sviluppo di una moltitudine di altri settori, in particolare nei servizi, nell'industria creativa e nell'innovazione. Il nuovo modello economico delle città metropolitane è caratterizzato dalla prevalenza di fattori immateriali della produzione, capitale umano specializzato e da un forte orientamento all'innovazione. Nel momento in cui l'innovazione assume caratteristiche sociali articolate territorialmente nasce l'esigenza di appropriate politiche innovative a livello sub-nazionale che non possono essere sottovalutate dalle grandi città metropolitane (cfr. Cap. 4). Il futuro dell'economia e della società è, infatti, sempre più influenzato dalla creatività, dalla capacità di produrre idee, conoscenze, innovazione. Questa capacità è sempre stata importante, ma in questi ultimi venti anni è letteralmente esplosa. Oggi, dal 25 al 35 per cento circa dei lavoratori nei paesi avanzati è occupato nei settori più creativi dell'economia, impegnati in campi come la scienza, l'ingegneria, la ricerca e sviluppo, la comunicazione, la finanza, le industrie tecnologiche ma anche l'arte, la

musica, la cultura, il design. Negli ultimi anni le ricerche su questo tema hanno posto l'accento sul ruolo della classe creativa nell'economia della conoscenza ed in particolare nei grandi centri urbani (Tabella 1.2). Tale concentrazione di risorse creative all'interno delle aree urbane si riflette nella generazione di nuova conoscenza come mostra la Tabella 1.3. Da essa si deduce, ad esempio, che la concentrazione della popolazione nelle aree urbane è positivamente correlata all'applicazione di brevetti: la concentrazione della popolazione favorisce dunque la produzione di innovazione.

L'economia e la società sono oggi permeate dalla forza della creatività³. Aumenta il numero di attività e di professioni in cui gli individui possono applicare le conoscenze che hanno sviluppato durante la loro vita, mettendole al servizio di aziende e organizzazioni che ne riconoscono il valore. La novità rispetto al passato è che sempre più imprese e progetti si nutrono delle facultà creative delle persone, della loro capacità di individuare e risolvere problemi di natura complessa.

Nell'economia della conoscenza, dove la competizione si basa sempre più su fattori immateriali, viene premiata la ricerca e l'affinamento delle doti creative, del talento personale e della capacità di metterlo a frutto in un team di lavoro.

In questo contesto la città diventa habitat creativo capace - o meno - di favorire il dispiegamento e lo sviluppo della creatività delle persone. Un habitat

³ R. Florida, *The Rise of the Creative Class*, (2003).

Tabella 1. 2 Classe creativa in alcune città metropolitane, percentuale, 2004

	% Classe creativa	Ranking
Stoccolma	45,75	1
Auckland	42,36	2
Sapporo	37,25	3
Amsterdam	36,05	4
Montreal	35,03	5
Bruxelles	32,25	6
Copenaghen	30,26	7
Sydney	27,79	8
Barcellona	24,37	9
Milano	24,35	10
Lione	22,99	11
Lisbona	21,42	12
Atene	20,94	13

Fonte: dati Istat 2001 rielaborati da Creativity Group Europe

Tabella 1.3 Correlazione* tra applicazioni di brevetti e quota di popolazione per aree, 1998-2003

	urbana	intermedia	rurale
Olanda	0,92	-0,92	n.d.
Danimarca	0,87	0,50	n.d.
Portogallo	0,81	-0,38	-0,22
Canada	0,75	0,04	-0,90
Spagna	0,71	-0,42	-0,04
Polonia	0,71	-0,32	0,01
Slovacchia	0,69	-0,46	-0,44
Italia	0,62	0,09	-0,48
Regno Unito	0,61	-0,06	-0,76
Norvegia	0,61	0,42	-0,72
Repub. Ceca	0,53	-0,70	0,37
Ungheria	0,53	-0,56	-0,07
Finlandia	0,52	0,52	-0,52
Stati Uniti	0,50	0,07	-0,47
Corea	0,46	-0,87	0,77
Turchia	0,41	0,23	-0,49
Svezia	0,40	0,54	-0,74
Francia	0,34	0,25	-0,49
Austria	0,32	-0,19	-0,16
Australia	0,30	-0,21	-0,62
Germania	0,17	0,06	-0,29

(*) la correlazione è calcolata con l'indice di Spearman
Fonte: "OECD Regions at a glance", OECD (2007)

Tabella 1.4 Correlazione* tra il tasso di criminalità contro la proprietà e la quota di popolazione per area, 1998-2003

	urbana	intermedia	rurale
Irlanda	1,00	n.d.	-1,00
N. Zelanda	1,00	-1,00	n.d.
Danimarca	0,87	0,50	-1,00
Italia	0,81	-0,21	-0,38
Olanda	0,80	-0,80	n.d.
Slovacchia	0,77	-0,40	-0,74
Polonia	0,71	-0,12	-0,22
Finlandia	0,71	0,71	-0,71
Ungheria	0,61	-0,27	-0,18
Norvegia	0,61	-0,31	-0,16
Francia	0,59	-0,08	-0,44
Svezia	0,58	0,51	-0,87
Giappone	0,53	-0,30	0,24
Spagna	0,43	-0,11	-0,33
Austria	0,37	0,29	-0,68
Portogallo	0,36	0,11	-0,56
Turchia	0,31	0,06	-0,29
Corea	0,29	0,26	-0,48
Grecia	0,26	0,77	-0,74
Regno Unito	0,19	-0,15	0,16
Canada	0,09	-0,50	0,11
Australia	0,02	0,12	0,02
Svizzera	-0,02	0,18	-0,41
Stati Uniti	-0,04	0,28	-0,09

(*) la correlazione è calcolata con l'indice di Spearman
Fonte: "OECD Regions at a glance", OECD (2007)

che può rendere più facile l'inclusione degli individui nell'economia creativa e della conoscenza (Cap. 4).

1.3 Non solo crescita e sviluppo

A fronte di questo ruolo positivo che assumono le città metropolitane nella crescita e nello sviluppo dei loro paesi, esiste un altro lato della medaglia.

L'aumento dell'importanza demografica (Cap. 2) ed economica (Cap. 3) nelle città metropolitane pone problemi rilevanti; fenomeni che gli economisti chiamano esternalità negative ma che, di fatto, si ripercuotono pesantemente sul vivere quotidiano. Tali fenomeni sono sotto gli occhi di tutti e sono rappresentati dall'inquinamento, dalla congestione, dall'emarginazione e ghettizzazione sociale, da elevati tassi di criminalità (Cfr. Capitoli 5 e 6).

La Tabella 1.4 mostra, ad esempio, come vi sia una relazione diretta tra la concentrazione urbana della popolazione e elevati tassi di criminalità.

I costi di congestione hanno impatti rilevanti sull'ambiente (riduzione della qualità dell'aria e dell'acqua, inquinamento acustico, degrado delle aree

verdi, ecc.) insieme ad altre tipologie di costi che si riflettono negli elevati prezzi delle case, del costo del lavoro e di altre risorse.

Questi fenomeni finiscono per determinare tendenze alla polarizzazione ed elevati costi di spostamento per coloro i quali non possono permettersi di vivere in prossimità del proprio luogo di lavoro (Cap. 6), oltre ad una scarsa coesione sociale, risultato di relazioni frammentate che spesso affiorano soprattutto nelle grandi aree urbane. Non va dimenticato, poi, che la scarsa coesione sociale può essere accentuata dal fatto che gruppi di diversa nazionalità e cultura si trovino "costretti" a dover convivere.

Questi fenomeni negativi, peraltro, si collegano e si sostengono l'un l'altro: alla scarsa coesione sociale spesso fanno eco fenomeni di polarizzazione sociale ed emarginazione urbana.

Sebbene la gran parte delle città metropolitane sia caratterizzata da un'elevata concentrazione di

benessere ed occupazione nei settori più avanzati, esse tendono allo stesso tempo a concentrare un elevato numero di disoccupati. L'OECD evidenzia come un terzo delle 78 regioni metropolitane dei paesi aderenti all'Organizzazione presenti un tasso di disoccupazione superiore alla media nazionale. Inoltre, considerata la concentrazione della popolazione, il 47% della disoccupazione si concentra nelle aree urbane, e questo sale al 60% in paesi come Regno Unito, Giappone, Corea del Sud, Olanda e Stati Uniti⁴.

È possibile avanzare una serie di ipotesi in grado di spiegare tale fenomeno: dall'insufficienza, in alcuni casi, di servizi che favoriscano la conciliazione dei tempi casa-lavoro all'elevato tasso di immigrazione; dalla presenza di ampie sacche di economia "informale" all'elevata concentrazione di abitanti.

Ogni città presenta caratteristiche peculiari che dipendono dal contesto economico nazionale, dalle politiche del lavoro e dal welfare state. Tuttavia, un dato rilevante è il crescente incremento della disuguaglianza in termini di ricchezza ed opportunità all'interno delle città, che si riflette anche nella distribuzione territoriale delle varie tipologie di abitanti. Ciò pone i governi locali di fronte all'esigenza di mettere in atto politiche redistributive e di integrazione. Fenomeni come l'elevata disoccupazione, la forte immigrazione, gli alti tassi di criminalità si intrecciano, creando processi di progressiva esclusione sociale e segregazione residenziale.

Il rischio legato all'espansione territoriale delle città metropolitane, alla concentrazione di disoccupazione e criminalità, insieme all'intensificarsi della disuguaglianza in termini di reddito e stili di vita, è quello della crescita di fenomeni conflittuali e separazione territoriale con un conseguente aumento delle differenti forme di marginalità sociale: "[Nelle città] tutti questi spazi difensivi hanno un solo scopo: ritagliare aree di extraterritorialità all'interno del tessuto urbano, cioè erigere zone fortificate per custodire gli agi materiali e spirituali delle élite globali sovraterritoriali. Questi spazi difensivi diventano il simbolo della disintegrazione delle comunità urbane locali"⁵ (Z. Bauman).

1.4 Quale *governance* per le aree urbane?

Questo Rapporto muove dall'evidenza che le città sono realtà complesse che vanno ben oltre la definizione amministrativa del singolo Comune.

⁴) Ocse, *OECD Territorial Reviews. Global Cities in the Global Economy*, (2006).

⁵) Z. Bauman, *Homo consumens*, (2006).

Abbiamo accennato, nei paragrafi precedenti, ad alcune delle principali caratteristiche che contraddistinguono le moderne realtà metropolitane: il loro ruolo di motori dello sviluppo, con una funzione particolarmente rilevante della presenza di infrastrutture immateriali (conoscenza, ricerca, talento, ecc.); dall'altra parte, il loro essere luoghi dell'emarginazione e dello sviluppo di nuove marginalità. Questi temi verranno sviluppati attraverso le analisi proposte nei prossimi capitoli, relativamente alla realtà italiana. Ma vale la pena di chiedere la sintesi proposta in questo primo capitolo attraverso una domanda che sarà il filo conduttore di tutto il Rapporto: quale *governance* è ipotizzabile oggi per le nostre città?

La definizione di politiche riferite a territori dal confine incerto e mutevole, dovendo negoziare gli interessi di attori che portano punti di vista anche opposti, in una realtà sociale progressivamente più frammentata, appare certamente come un'impresa ardua.

Occorre un'ampia visione d'insieme in una prospettiva di medio-lungo periodo e l'ulteriore difficoltà consiste nella circostanza che ciò va fatto in un ambiente in continuo cambiamento.

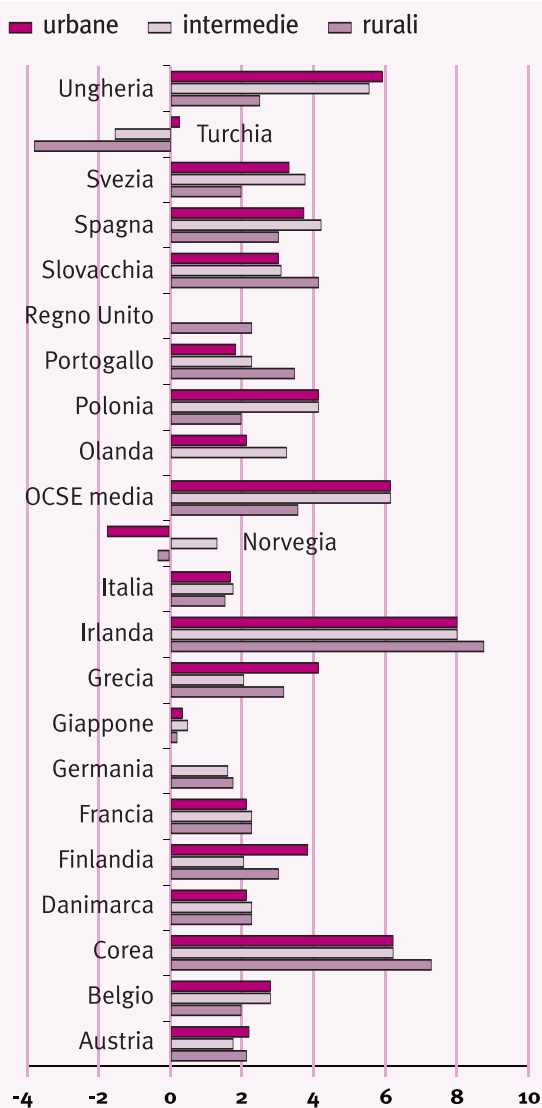
Gestire la complessità ed adattarsi al cambiamento è l'essenza della sfida che attende i policy maker delle moderne città metropolitane.

Le politiche delle città, non più confinabili alla scala urbana, traggono sempre più all'area vasta o, talora, alla città regione o a nuove formazioni territoriali in ambiti allargati che richiedono una rappresentazione e un coordinamento delle strategie e degli interventi tra i livelli di governo: città, regioni, stati nazionali e Unione Europea.

Proprio per questo, considerando il nuovo impulso che sta avendo il dibattito sulle città metropolitane in molte realtà europee, appare opportuno mettere a disposizione, anche attraverso questo Rapporto, una base informativa - il più possibile completa ed aggiornata - che fornisca spunti per ulteriori approfondimenti e discussioni.

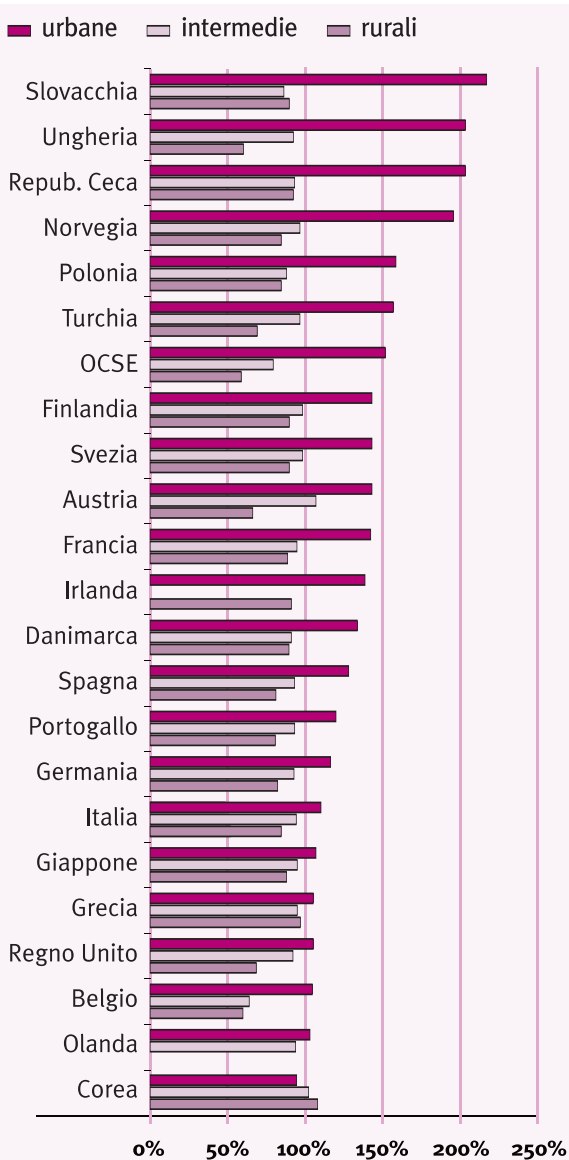
Allegato

Grafico 1.5 Tassi medi di crescita del PIL per aree, percentuale, nel periodo 1998-2003



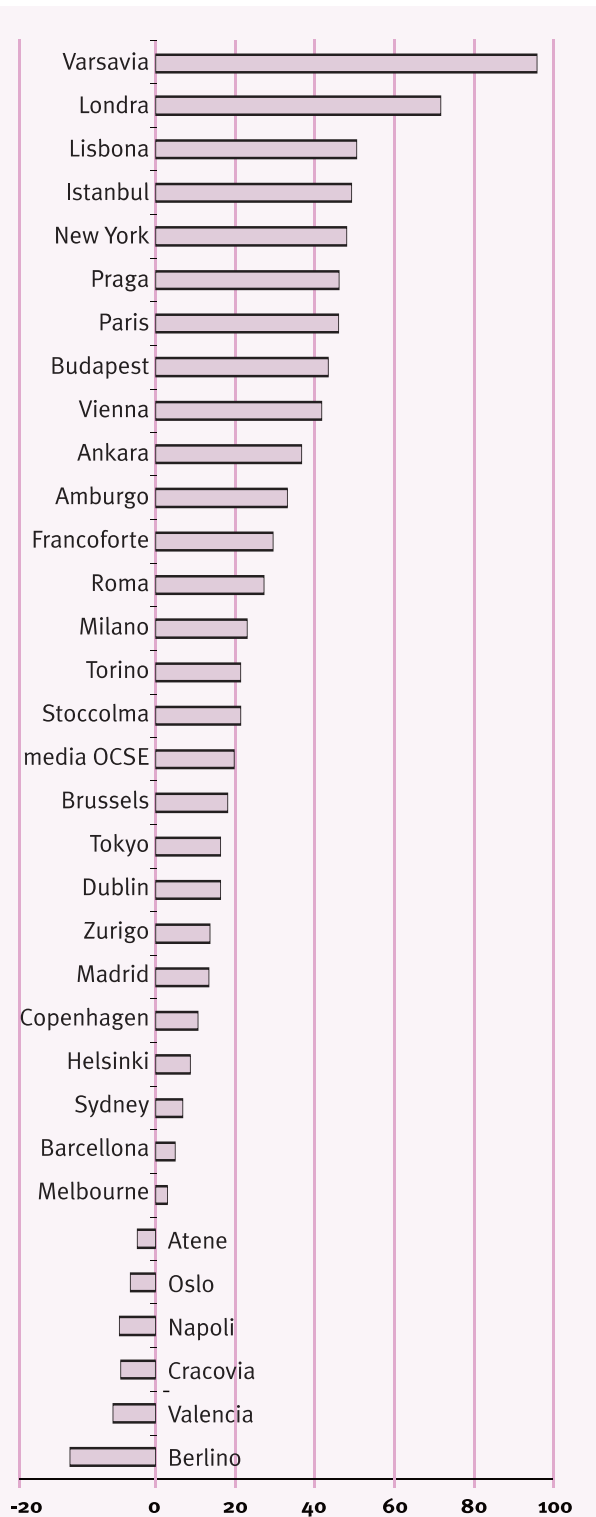
Fonte: "World Urbanization Prospects: The 2003 Revision", Department of Economic and Social Affairs, Population Division, United Nations (2004)

Grafico 1.6 PIL pro capite per aree come percentuale della media nazionale del PIL pro capite, 2003



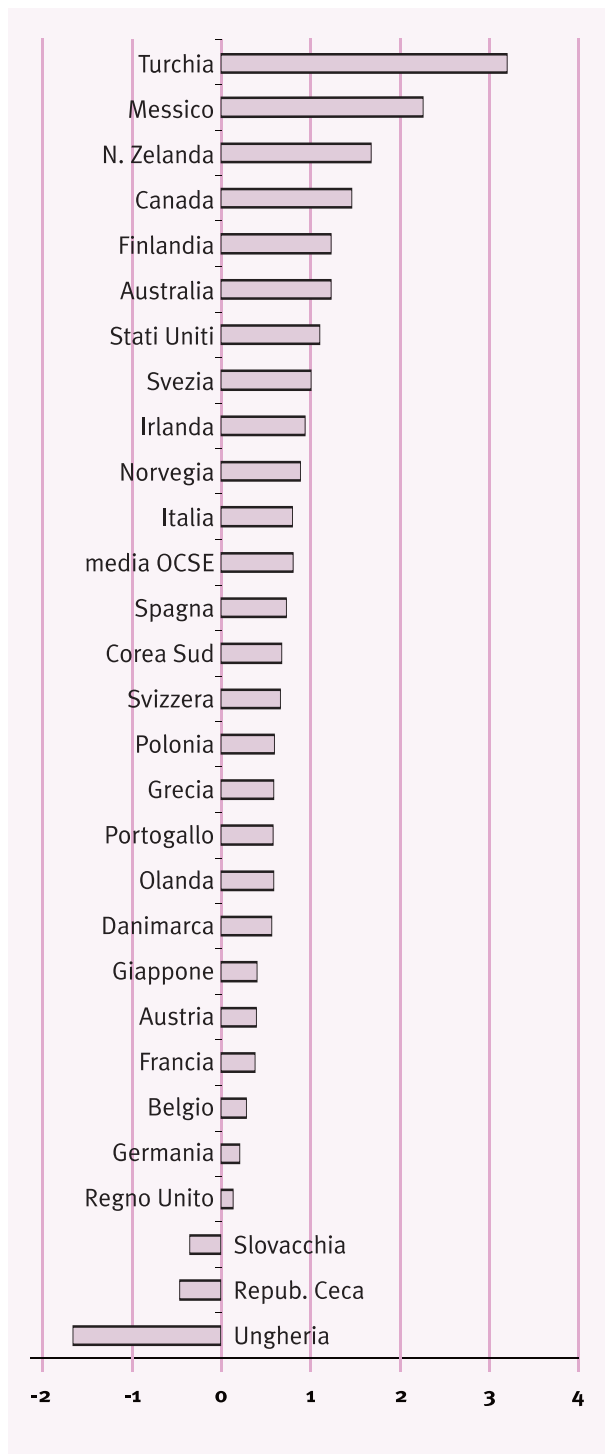
Fonte: "OECD Regions at a glance", OECD (2007)

Grafico 1.7 Differenze di produttività tra aree urbane e paesi, percentuale, 2002



Fonte: "World Urbanization Prospects: The 2003 Revision", Department of Economic and Social Affairs, Population Division, United Nations (2004)

Grafico 1.8 Crescita media della popolazione nelle maggiori aree urbane, tassi di crescita medi annuali, percentuale, 1980-2004



Fonte: "OECD Territorial Reviews. Global Cities in the Global Economy", OECD (2006)

Indice dei Grafici e delle Tabelle

Nel capitolo

Grafico 1.1 Relazione tra tassi di crescita nazionali e delle regioni metropolitane nei paesi OECD, tassi medi di crescita del PIL 1995-2002

Grafico 1.2 Differenze nel PIL pro capite tra regioni urbane e relativi paesi, percentuale, 2002

Grafico 1.3 Andamento nel mondo della popolazione nelle aree urbane e rurali, migliaia, proiezioni 1950-2050

Tabella 1.1 Distribuzione % della popolazione nazionale per aree urbane e rurali 1998, 2003

Grafico 1.4 Differenze tra il tasso di disoccupazione nelle regioni metropolitane ed i relativi paesi, percentuale, 2004

Tabella 1.2 Classe creativa in alcune città metropolitane, percentuale, 2004

Tabella 1.3 Correlazione tra applicazioni di brevetti e quota di popolazione per aree, 1998-2003

Tabella 1.4 Correlazione tra il tasso di criminalità contro la proprietà e la quota di popolazione per area, 1998-2003

In allegato

Grafico 1.5 Tassi medi di crescita del PIL per aree, percentuale, nel periodo 1998-2003

Grafico 1.6 PIL pro capite per aree come percentuale della media nazionale del PIL pro capite, 2003

Grafico 1.7 Differenze di produttività tra aree urbane e paesi, percentuale, 2002

Grafico 1.8 Crescita media della popolazione nelle maggiori aree urbane, tassi di crescita medi annuali, percentuale, 1980-2004

2

**Le dinamiche
della popolazione:
re-urbanizzazione,
immigrazione e
mercato immobiliare.**





Cosa dicono i numeri

Nelle 111 città capoluogo di provincia risiede il 29,5% della popolazione totale del paese (circa 17 milioni di persone). Di queste, la metà è concentrata in undici città: Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino e Venezia.

Dal 1991 al 2000 si assiste alla “fuga dalle città”. In tutte le città metropolitane si registrano tassi negativi di crescita della popolazione.

Dal 2001 al 2007 emerge, con diversa intensità, una rinnovata capacità delle città di attrarre popolazione residente. Roma (+6,79%), Torino (+5,04%) e Milano (+3,68%) sono le città che crescono maggiormente.

Dal 2001 al 2007 il rapporto “stranieri ogni 100 abitanti” è cresciuto mediamente del 124%, passando da 3,03 a 6,78 nelle città metropolitane, mentre in Italia questa crescita è pari all’88% (passando da 2,38 a 4,48).

L’11% del totale nazionale delle transazioni nel settore immobiliare ad uso residenziale si realizza in 5 città: Roma, Milano, Napoli, Torino e Bologna.

L’andamento del mercato immobiliare nel periodo 2003 - primo semestre 2007 è più dinamico nel resto della provincia rispetto alla città capoluogo.

Nel periodo 2000-2007, l’aumento del canone medio di affitto di una abitazione tipo è stato di 30 punti percentuali superiore all’inflazione.

Si stima che nel 2020 la popolazione residente nelle 11 città metropolitane crescerà complessivamente, anche se in modo non uniforme sul territorio, del 3,2%, in linea con la media nazionale.

In questo capitolo vengono analizzate le dinamiche della popolazione nelle città metropolitane, unitamente all'andamento dei flussi migratori e del mercato immobiliare.

In ogni paragrafo il fenomeno viene preso in considerazione da due prospettive. Da un lato, la misurazione per le singole città consente di effettuare comparazioni nello stesso periodo e seguirne l'andamento nel tempo. Dall'altro lato, l'analisi dei dati è stata condotta in relazione al territorio circostante, province e regioni. In questo modo è possibile leggere il fenomeno urbano in relazione al territorio circostante per evidenziarne corrispondenze e differenze.

Nel paragrafo 2.1 viene presa in esame la dinamica della popolazione residente nelle città metropolitane dal 1991 al 2007. L'andamento della popolazione viene poi analizzato anche nelle relative province e regioni. Il paragrafo 2.2 affronta la tematica dei residenti stranieri. Anche in questo caso l'analisi viene affrontata in un'ottica di comparazione fra città, da un lato, e di confronto fra le città, province e regioni dall'altro. Il paragrafo 2.3 riporta dati ed analisi dell'andamento del mercato immobiliare nelle maggiori città metropolitane e nella relativa provincia, mentre nel paragrafo 2.4 è analizzato l'andamento dei canoni degli affitti nel periodo 2000-2007, anche con riferimento alle variazioni legate all'inflazione.

2.1 La popolazione residente: fuga dalle città e re-urbanizzazione

L'andamento della popolazione residente nelle città metropolitane degli ultimi diciassette anni evidenzia due tendenze divergenti di cui l'anno 2000 rappresenta lo spartiacque.

Dal 1991 al 2000 si assiste, infatti, ad un fenomeno di "fuga dalle città" che ha avuto luogo nelle città metropolitane a fronte di un aumento complessivo della popolazione in Italia. Al contrario, a partire dal 2001, le città sembrano esercitare nuovamente un ruolo di attrazione per la popolazione, anche se gli incrementi registrati nel periodo 2001-2007 si differenziano tra loro. In particolare (Tabella 2.1), nonostante la popolazione residente nel 2007 risulti inferiore a quella del 1991 per tutte le città metropolitane, essa rappresenta comunque una quota rilevante della popolazione nazionale, pari a circa il 15%.

Se si osserva la densità abitativa - misurata come numero di abitanti per chilometro quadrato della superficie comunale - le città metropolitane ricoprono le prime posizioni rispetto ai 111 capoluoghi di provincia italiani (Tabella 2.2).

Le tre città che mostrano la più alta densità abitativa sono Napoli, Milano e Torino, mentre le altre città metropolitane sono tutte ricomprese tra le prime venti, con l'eccezione di Venezia che presenta caratteristiche morfologiche *sui generis*.

Passando all'analisi della dinamica della popolazione, la Tabella 2.3 riporta i tassi di variazione percentuale della popolazione residente nel periodo 1991-2000 per i comuni, le relative province e

Tabella 2.1 Popolazione residente al 31 dicembre, 1991, 2000-2007

	1991	2000	2001	2002	2004	2005	2006	2007
Torino	960.188	870.798	864.671	861.644	902.255	900.608	900.569	908.263
Milano	1.363.094	1.263.158	1.253.503	1.247.052	1.299.439	1.308.735	1.303.437	1.299.633
Genova	677.956	615.075	609.399	604.732	605.084	620.316	615.686	610.887
Venezia	308.848	272.213	270.963	269.566	271.251	269.780	268.934	268.993
Bologna	403.489	371.611	370.363	373.018	374.425	373.743	373.026	372.256
Firenze	401.529	358.529	355.315	352.940	368.059	366.901	365.966	364.710
Roma	2.769.012	2.559.005	2.545.860	2.540.829	2.553.873	2.547.677	2.705.603	2.718.768
Napoli	1.070.685	1.005.461	1.004.577	1.008.419	995.171	984.242	975.139	973.132
Bari	342.142	318.468	316.278	315.068	328.458	326.915	325.052	322.511
Palermo	699.519	689.511	686.045	682.901	675.277	665.635	666.552	663.173
Cagliari	204.308	166.298	163.671	162.864	161.465	160.391	159.312	158.041
Tot. 11 città	9.200.770	8.490.127	8.440.645	8.419.033	8.534.757	8.524.943	8.659.276	8.660.367
Tot. Italia	56.772.923	56.960.692	56.993.742	57.321.070	58.462.375	58.751.711	59.131.287	59.619.290

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "Geodemo", Istat (2008)

In allegato sono riportati i dati relativi alla distribuzione per età e sesso della popolazione residente per l'anno 2006 (Tabella 2.13)

Tabella 2.2 Densità di popolazione nelle città (abitanti per Km² di superficie comunale), 2006

Comuni	2006	Ranking (*)
Napoli	8.393	1
Milano	7.188	2
Torino	6.919	3
Palermo	4.222	4
Pescara	3.659	5
Firenze	3.583	6
Bergamo	2.934	7
Bari	2.813	8
Bologna	2.656	9
Genova	2.546	10
Trieste	2.439	11
Salerno	2.287	12
Padova	2.272	13
Como	2.223	14
Brescia	2.107	15
Roma	1.948	16
Bolzano	1.885	17
Cosenza	1.885	18
Prato	1.884	19
Cagliari	1.875	20
Venezia	649	62

(*) Su 111 comuni capoluogo di provincia

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Osservatorio ambientale sulle città", Istat (2006)

regioni. Cagliari è la città che registra il calo più consistente pari al 18,6%, seguita da Venezia (-11,86%), Firenze (-10,71%) e Torino (-9,31%). Palermo è invece la città con il minor tasso di variazione nello stesso periodo, pari a -1,43%, mentre tutte le altre fanno registrare cali compresi tra il 5% e il 10%.

Il fenomeno della perdita di residenti delle città metropolitane è ancora più evidente se analizzato in relazione alle altre ripartizioni territoriali: le città fanno, infatti, registrare performance decisamente peggiori.

Se il fenomeno di "fuga dalle città" evidenziato nel periodo 1991-2000 appare generalizzato, il processo di *re-urbanizzazione* che prende avvio dal 2001 non si manifesta con la stessa intensità ovunque. Complessivamente tra il 1991 e il 2000 la popolazione nelle città considerate diminuisce del 7,7%, mentre dal 2001 al 2007 cresce del 2,6%.

Nella Tabella 2.4 sono riportati i tassi di variazione percentuale della popolazione residente dal 2001 al 2007 per le città metropolitane, le province e le regioni. Il quadro che emerge è quello di andamenti differenziati rispetto all'omogeneità registrata nel periodo 1991-2000. Le grandi città del Nord, Torino, Milano, Genova e Bologna, le città del Centro, Firenze e Roma, e poi Bari al Sud, registrano una inversione di tendenza che da' luogo ad un fenomeno di *re-urbanizzazione*.

Tabella 2.3 Tasso di variazione % della popolazione 1991-2000 per comuni, province e regioni

	comune	provincia	regione
Torino	-9,31 %	-2,92 %	-1,85 %
Milano	-7,33 %	-0,85 %	1,62 %
Genova	-9,28 %	-7,02 %	-5,68 %
Venezia	-11,86 %	-1,32 %	2,91 %
Bologna	-7,90 %	0,48 %	1,48 %
Firenze	-10,71 %	-3,24 %	-0,91 %
Roma	-7,58 %	-1,51 %	-0,51 %
Napoli	-6,09 %	1,52 %	1,36 %
Bari	-6,92 %	1,79 %	-0,14 %
Palermo	-1,43 %	1,04 %	0,23 %
Cagliari	-18,60 %	1,28 %	-0,80 %

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Tabella 2.4 Tasso di variazione % della popolazione 2001-2007 per comuni, province e regioni

	comune	provincia	regione
Torino	5,04%	5,19%	4,46%
Milano	3,68%	5,44%	6,74%
Genova	0,24%	0,80%	2,54%
Venezia	-0,73%	4,32%	6,78%
Bologna	0,51%	5,39%	7,31%
Firenze	2,64%	4,70%	5,15%
Roma	6,79%	9,64%	8,68%
Napoli	-3,13%	0,75%	1,93%
Bari	1,97%	2,54%	1,42%
Palermo	-3,33%	0,66%	1,29%
Cagliari	-3,44%	2,70%	2,13%

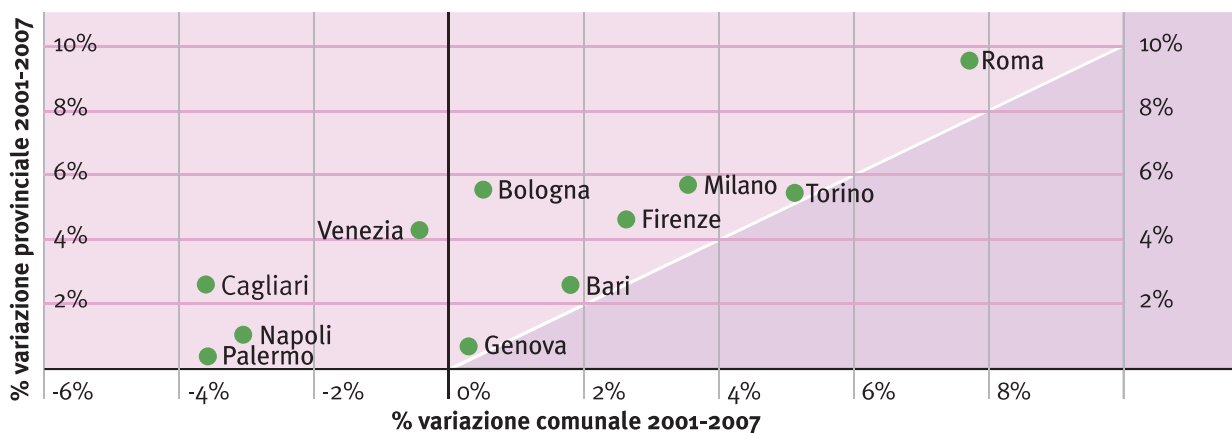
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "Geodemo" Istat (2008)

Più in dettaglio, per quanto riguarda il Nord-Ovest (Grafico 2.9 in Allegato), solo Torino mostra una capacità di attrazione pari alla provincia e maggiore della regione, mentre sia Milano che Genova fanno registrare aumenti di popolazione inferiori rispetto ai territori circostanti.

Relativamente alle città del Nord-Est (Grafico 2.10 in Allegato), sia Venezia che Bologna mostrano una capacità di attrazione inferiore rispetto alle relative ripartizioni territoriali, con Venezia che anche nel periodo 2001-2007 perde residenti. Per quanto

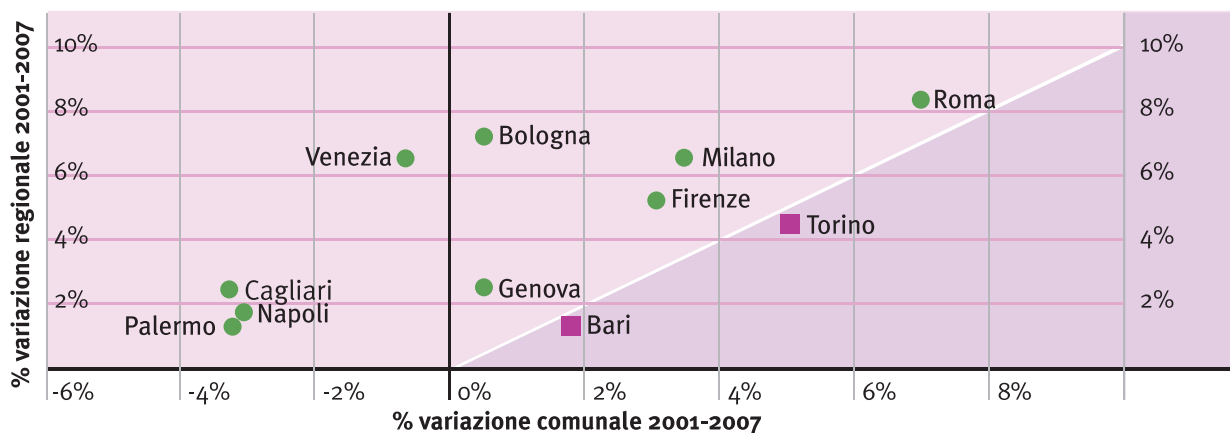
riguarda invece le città del Centro (Grafico 2.11 in Allegato), sia Firenze che Roma (quest'ultima nonostante il forte incremento registrato) mostrano tassi di crescita inferiori rispetto a provincia e regione. Andamenti divergenti si riscontrano anche nelle città di Napoli e Bari (Grafico 2.12 in Allegato). La prima perde decisamente popolazione rispetto al territorio circostante. Al contrario Bari mostra tassi di crescita inferiori rispetto alla provincia, ma superiori rispetto alla regione. Infine, per quanto riguarda le realtà delle Isole (Grafico 2.13 in Allegato), sia Palermo che Cagliari

Grafico 2.1 Capacità di attrazione di popolazione residente delle città rispetto alle province nel periodo 2001-2007



Nota: le città al di sopra della bisettrice mostrano una minore capacità di attrazione rispetto alle relative province
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "Geodemo", Istat (2008)

Grafico 2.2 Capacità di attrazione di popolazione residente delle città rispetto alle regioni nel periodo 2001-2007



Nota: le città al di sotto della bisettrice mostrano una maggiore capacità di attrazione rispetto alle relative regioni
 Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "Geodemo", Istat (2008)

mantengono il trend del 1991-2000 poiché continuano a perdere popolazione rispetto al territorio circostante.

Riassumendo, la "fuga dalle città" che si è verificata nel periodo 1991-2000, è un fenomeno generalizzato, seppur in misura diversa, in tutte le città metropolitane (Tabella 2.3). Tale fuga è testimoniata da un calo di residenti per le città sia in termini assoluti, sia relativamente alle ripartizioni territoriali circostanti, province e regioni.

Al contrario, l'inversione di tendenza registrata a partire dal 2001 ha dato luogo ad un fenomeno di *re-urbanizzazione* che non presenta le caratteristiche di omogeneità e generalità del periodo precedente: alcune città hanno imboccato un sentiero di crescita della popolazione (Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Roma e Bari); altre invece non hanno dato segno di discontinuità e presentano trend negativi con fenomeni di perdita della popolazione residente: è il caso di Venezia, Napoli, Palermo e Cagliari (Tabella 2.4).

I Grafici 2.1 e 2.2 riassumono le tendenze fin qui evidenziate. In particolare, per quanto riguarda il rapporto tra città e province, queste ultime mostrano una maggiore capacità di attrarre residenti nel periodo considerato (Grafico 2.1). Se si passa ad esaminare il rapporto tra città e regioni il quadro muta (Grafico 2.2). Bari e Torino mostrano una maggiore capacità di attrazione rispetto alle relative regioni, mentre le altre città evidenziano tassi di crescita inferiori rispetto alle relative regioni.

2.2 L'incremento dell'immigrazione e i processi di integrazione

Una lettura esaustiva dell'andamento della popolazione non sarebbe tale senza l'esame del fenomeno della crescita del numero degli stranieri residenti nelle città, analizzato in questo paragrafo.

L'andamento della popolazione straniera

Se l'andamento della popolazione residente nelle città metropolitane ha mostrato una vivacità nel periodo 2001-2007, la dinamica degli stranieri residenti mostra un andamento decisamente straordinario in termini di crescita. Il 20% degli stranieri residenti in Italia vive in una delle 11 città metropolitane (Tabella 2.5). Tale quota resta costante nel corso degli anni, a testimonianza del fatto che l'aumento marcato delle presenze di stranieri nelle città metropolitane appare in linea con il resto dell'Italia: la quota degli stranieri residenti nelle 11 città rispetto al resto dell'Italia passa, infatti, dal 22% del 2001 al 20% del 2007.

Prendendo in considerazione il rapporto tra stranieri ed abitanti nelle città metropolitane si ha il senso della rilevanza dell'andamento del fenomeno negli ultimi anni. Il rapporto tra stranieri e popolazione residente ogni cento abitanti (Tabella 2.6), passa mediamente da 3,03 nel 2001 a 6,78 nel 2007 nelle città metropolitane, mentre in Italia passa da 2,38 nel 2001 a 4,48 nel 2007. Tale dinamica di crescita si rileva sistematicamente in tutte le città metropolitane (Grafico 2.14 in Allegato). Dai dati emergono

Tabella 2.5 Stranieri residenti, 2001-2007

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Torino	35.664	40.633	55.500	69.312	76.807	83.977	102.921
Milano	89.263	99.987	108.266	143.125	162.169	170.619	175.997
Genova	15.821	18.257	21.370	28.630	32.848	35.255	37.160
Venezia	6.006	7.034	10.334	13.008	14.769	16.959	19.933
Bologna	14.690	17.653	21.413	25.385	28.112	30.319	33.602
Firenze	18.734	21.185	27.972	30.163	32.528	34.939	37.634
Roma	99.506	107.606	122.758	145.004	156.833	199.417	218.426
Napoli	8.825	9.136	10.879	14.741	16.972	19.188	21.484
Bari	2.556	5.643	6.014	6.474	5.565	5.413	6.172
Palermo	9.741	10.506	12.895	14.193	14.869	14.734	15.880
Cagliari	1.639	1.840	2.227	2.471	2.976	3.049	3.656
Tot. Italia	1.356.590	1.549.373	1.990.159	2.402.157	2.670.514	2.938.922	3.432.651
% 11 città/Italia	22%	22%	20%	21%	20%	21%	20%

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante dei Comuni", Istat (2006), "Geodemo", Istat (2008)

sostanziali differenze che sono rimaste pressoché inalterate nel periodo considerato: le città che avevano un rapporto stranieri per 100 abitanti elevato nel 2001 mostrano i livelli più elevati anche nel 2007. In particolare si rileva una marcata differenziazione tra le città del Centro-Nord e quelle del Sud. Al 31 dicembre 2007 Milano risulta la città con la maggiore incidenza della popolazione straniera ogni

100 abitanti con un valore pari a 13,54 (Tabella 2.6), seguita da Torino (11,33), Firenze (10,32), Bologna (9,03) e Roma (8,03), mentre le città del sud sono tutte ben al di sotto della media italiana pari a 4,48¹.

L'andamento della popolazione straniera residente

1) Nelle Tabelle 2.14 e 2.15 in Allegato sono presentati i dati degli stranieri residenti nelle 11 città per fascia di età e provenienza.

Tabella 2.6 Rapporto tra stranieri e popolazione residente ogni 100 abitanti, 2001 e 2007

	popolazione		stranieri		rapporto	
	2001	2007	2001	2007	2001	2007
Torino	864.671	908.263	35.664	102.921	4,12	11,33
Milano	1.253.503	1.299.633	89.263	175.997	7,12	13,54
Genova	609.399	610.887	15.821	37.160	2,60	6,08
Venezia	270.963	268.993	6.006	19.933	2,22	7,41
Bologna	370.363	372.256	14.690	33.602	3,97	9,03
Firenze	355.315	364.710	18.734	37.634	5,27	10,32
Roma	2.545.860	2.718.768	99.506	218.426	3,91	8,03
Napoli	1.004.577	973.132	8.825	21.484	0,88	2,21
Bari	316.278	322.511	2.556	6.172	0,81	1,91
Palermo	686.045	663.173	9.746	15.880	1,42	2,39
Cagliari	163.671	158.041	1.639	3.656	1,00	2,31
Tot. Italia	56.993.742	59.619.290	1.356.590	3.432.651	2,38	4,48
Media 11 città	-	-	-	-	3,03	6,78

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo", Istat (2008)

Tabella 2.7 Tassi di variazione dei residenti stranieri, 2001-2007

	Comuni		
	2007	2001	tasso variaz.
Torino	102.921	35.664	188,59%
Milano	175.997	89.263	97,17%
Genova	37.160	15.821	134,88%
Venezia	19.933	6.006	231,88%
Bologna	33.602	14.690	128,74%
Firenze	37.634	18.734	100,89%
Roma	218.426	99.506	119,51%
Napoli	21.484	8.825	143,44%
Bari	6.172	2.556	141,47%
Palermo	15.880	9.741	63,02%
Cagliari	3.656	1.639	123,06%

	Province		
	2007	2001	tasso variaz.
Torino	164.592	55.137	198,51%
Milano	344.367	150.627	128,62%
Genova	47.887	20.265	136,30%
Venezia	53.550	15.625	242,72%
Bologna	75.277	33.021	127,97%
Firenze	84.776	37.523	125,93%
Roma	321.887	131.171	145,39%
Napoli	53.725	22.480	138,99%
Bari	27.451	13.276	106,77%
Palermo	21.242	12.515	69,73%
Cagliari	8.668	4.601	88,39%

	Regioni		
	2007	2001	tasso variaz.
Torino	310.543	112.530	175,96%
Milano	815.335	326.292	149,88%
Genova	90.881	36.552	148,63%
Venezia	403.985	156.590	157,99%
Bologna	365.687	139.361	162,40%
Firenze	275.149	110.652	148,66%
Roma	390.993	153.636	154,49%
Napoli	114.792	40.208	185,50%
Bari	63.868	30.062	112,45%
Palermo	98.152	59.544	64,84%
Cagliari	25.106	10.637	136,03%

Tot. Italia	3.432.651	1.356.590	153,04%
--------------------	------------------	------------------	----------------

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo", Istat (2008)

nelle città metropolitane rispetto alle altre ripartizioni territoriali (Tabella 2.7) - province e regioni - registra nel periodo 2001-2007 ovunque incrementi superiori al 100% con l'eccezione di Palermo. In particolare, analizzando caso per caso l'andamento della popolazione straniera nelle città metropolitane in rapporto alle altre ripartizioni territoriali emergono differenze significative.

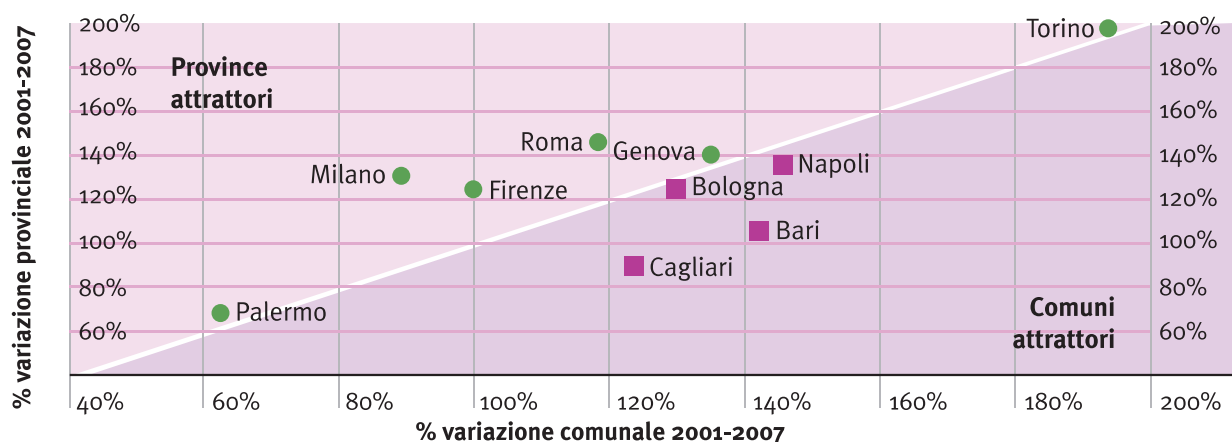
Per quanto riguarda le città metropolitane del Nord-Ovest (Grafico 2.15 in Allegato), Torino (+188%) e Genova (+134%) fanno segnare aumenti in linea con le relative province e regioni. Milano (+97%) mostra valori inferiori rispetto alla provincia (+128%) e alla regione Lombardia (+149%).

Nelle città del Nord-Est (Grafico 2.16 in Allegato), Venezia con il 231% è la città che presenta l'incremento maggiore tra le undici, assieme alla relativa provincia (+242%), mentre la regione Veneto si ferma su valori relativamente inferiori (+158%). Bologna, con un +128%, mostra una crescita leggermente superiore rispetto alla provincia, ma inferiore alla regione Emilia Romagna (+162%). Per quanto riguarda le due città del centro (Grafico 2.17 in Allegato), sia Firenze che Roma mostrano rispetto al territorio circostante dinamiche simili. In entrambi i casi gli incrementi degli stranieri residenti nelle città, i cui aumenti sono pari rispettivamente al 100% e 119%, risultano inferiori alle relative province e regioni - Toscana e Lazio - i cui aumenti sono pari rispettivamente al 148% e 154%.

Passando all'Italia meridionale (Grafico 2.18 in Allegato), Napoli attrae un numero maggiore di stranieri rispetto alla provincia, ma molto inferiore alla regione, mentre Bari ha registrato un incremento pari al 141%, ben superiore alla provincia (+106%) e alla regione Puglia (+112%). Infine (Grafico 2.19 in Allegato) Palermo registra incrementi inferiori rispetto alla provincia e alla regione, mentre Cagliari mostra, con un +123%, una capacità di attrarre stranieri maggiore rispetto alla provincia (+88%) e inferiore alla regione Sardegna.

I grafici 2.3 e 2.4 sintetizzano la capacità attrattiva delle città verso gli stranieri rispetto alle relative province e regioni - le città al di sotto della bisettrice hanno fatto registrare tassi di variazione percentuale maggiore delle relative province e regioni. Rispetto alla provincia (Grafico 2.3), solo le città di Bari e Cagliari mostrano tassi di crescita decisamente superiori rispetto alla provincia. Palermo, Bologna e Genova mostrano tassi di crescita simili alle relative province. Prendendo in esame l'andamento degli stranieri

Grafico 2.3 Tasso di variazione 2001-2007 dei residenti stranieri per comune e provincia

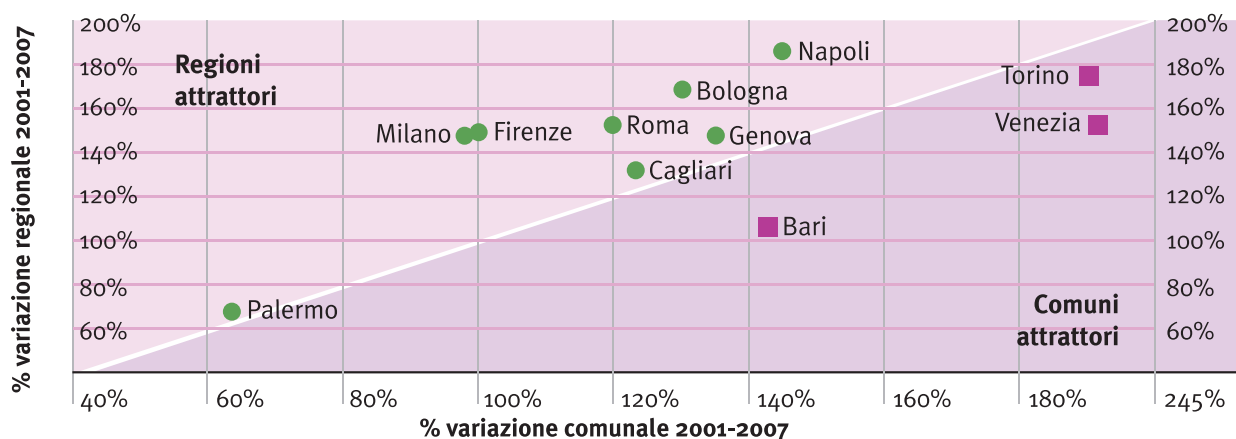


Nota: la città di Venezia mostra aumenti per il comune pari a 231% e per la provincia pari a 242%. Pertanto per esigenze di chiarezza del Grafico non è stata riportata.

Nota: le città al di sotto della bisettrice mostrano una maggiore capacità di attrazione rispetto alle relative province

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo" Istat (2008)

Grafico 2.4 Tasso di variazione 2001-2007 dei residenti stranieri per comune e regione



Nota: le città al di sotto della bisettrice mostrano una maggiore capacità di attrazione rispetto alle relative regioni

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo", Istat (2008)

nelle città rispetto alle relative regioni (Grafico 2.4), emerge come siano queste ultime a mostrare incrementi superiori. Le sole città che mostrano una maggiore capacità di attrazione rispetto alle relative regioni nel periodo 2001-2007 sono Bari, Torino e Venezia. Tale divario nella capacità di attrazione delle grandi città metropolitane rispetto alle relative regioni e province può in qualche misura essere legato, come vedremo nel paragrafo successivo, ad una diversa capacità di mettere in campo misure a sostegno dei processi di integrazione degli stranieri nel proprio territorio.

Il lento processo di integrazione

Si è ben consapevoli che l'integrazione degli stranieri è un fenomeno multidimensionale e, per sua natura, complesso e difficilmente quantificabile. Pur tuttavia, ritenendo utile approfondire anche questo aspetto, si è deciso di impostare l'analisi facendo ricorso a tre indicatori proxy, utilizzati in letteratura²: il livello di istruzione degli stranieri, la

2) L'analisi è condotta sulla base di un indicatore di integrazione degli stranieri a livello provinciale contenuto in "L'Italia nell'era creativa" (Tinagli e Florida, 2005).

Tabella 2. 8 Indice di Integrazione e ranking su 103 città, 2001

Provincia	Indice di integrazione	Ranking Indice di integrazione	Ranking Indicatori semplici		
			Ranking Talento Straniero	Ranking matrimoni misti	Ranking incidenza e scolarizzazione bambini(*)
Genova	0,678	4	18	14	4
Milano	0,648	5	2	11	62
Bologna	0,627	8	20	6	36
Roma	0,606	12	1	34	86
Firenze	0,605	13	5	13	63
Torino	0,533	25	19	36	49
Venezia	0,452	49	11	71	54
Bari	0,356	71	66	96	13
Cagliari	0,303	78	10	76	96
Napoli	0,206	93	24	83	101
Palermo	0,19	96	86	100	78

(*) L'indicatore rileva la proporzione di bambini tra gli stranieri e la propensione a mandare bambini alle scuole dell'obbligo.
Fonte: dati Istat 2001 rielaborati da Creativity Group Europe

percentuale di matrimoni misti, l'incidenza e la scolarizzazione dei bambini stranieri³.

I risultati che emergono sono riassunti nella Tabella 2.8. Il primo dato rilevante è che le città metropolitane non occupano tutte un ruolo di preminenza rispetto al livello di integrazione come nel caso di altri fenomeni misurati nell'ambito della stessa ricerca (cfr. Capitolo 4). Tra le prime dieci posizioni si trovano solamente Genova, Milano e Bologna. Nel caso di Milano, è la grande capacità di attirare "talento" dall'estero (vedi ranking di Talento Straniero) a influenzare il buon andamento dell'Indice di Integrazione, mentre rimane indietro per quanto riguarda il livello di scolarizzazione dei bambini stranieri.

Dopo i primi dieci posti si posiziona Roma, che presenta una situazione del tutto simile a quella di Milano, essendo la prima città d'Italia quanto a capacità di attrarre stranieri con una elevata istruzione. Tale caratteristica rimane inalterata anche per le altre città metropolitane: tutte mostrano una posizione relativa migliore nell'Indice di talento straniero rispetto alla posizione generale dell'Indice di integrazione. Allo stesso tempo mostrano tutte un ritardo per quanto riguarda la scolarizzazione dei bambini, con l'eccezione di Genova e Bari. L'impressione generale che se ne trae è quella della presenza di un dualismo del

processo di integrazione. Da un lato, le grandi realtà metropolitane restano un ambiente privilegiato per gli stranieri che presentano un profilo di istruzione elevato, ma al contempo mostrano dei ritardi rispetto alla "media provincia" nel processo di integrazione in senso più ampio.

2.3 Il mercato immobiliare: le città si espandono e assorbono l'hinterland

Analizzare l'andamento del mercato immobiliare negli ultimi anni nelle città metropolitane e nei territori circostanti rappresenta una chiave di interpretazione utile per comprendere come le dinamiche della distribuzione della popolazione siano state influenzate dall'andamento dei prezzi degli immobili e da altri fattori correlati.

A livello nazionale, il numero di transazioni nel settore residenziale ha fatto registrare, nel 2007, una diminuzione pari al 4,6% dopo una crescita quasi ininterrotta dalla fine degli anni '90. La quota di compravendite nel settore residenziale nelle maggiori città italiane (Tabella 2.9) - Roma, Torino, Milano, Bologna e Napoli - in rapporto al dato complessivo nazionale scende dal 12% del 2002 all'11% del 2007.

L'esame dell'andamento delle compravendite immobiliari del settore residenziale, misurato in numeri indice delle singole città (Grafico 2.5), consente di mettere in evidenza importanti differenze. Il mercato immobiliare di Roma è decisamente il

3) L'indicatore rileva la percentuale di bambini tra gli stranieri e la propensione a mandare questi bambini alle scuole dell'obbligo.

Tabella 2. 9 Numero di compravendite del settore immobiliare residenziale nelle maggiori città metropolitane, valori assoluti, 2000-2007

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Roma	33.344	31.177	37.915	34.864	39.373	41.369	38.127	34.971
Torino	17.104	15.939	17.093	16.345	16.299	16.284	16.739	16.021
Milano	24.822	22.928	26.208	25.778	24.541	24.689	24.775	21.843
Bologna	5.852	5.572	5.806	6.591	5.786	5.722	6.203	5.496
Napoli	11.833	10.577	8.892	8.377	9.434	9.848	9.185	7,698
Italia	n.d.	n.d.	781.522	762.086	804.126	833.350	845.051	806.225
% 11 città/Italia	n.d.	n.d.	12%	12%	12%	12%	11%	11%

Fonte: elaborazione Cittalia su "Rapporto Immobiliare 2008" dati Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2008)

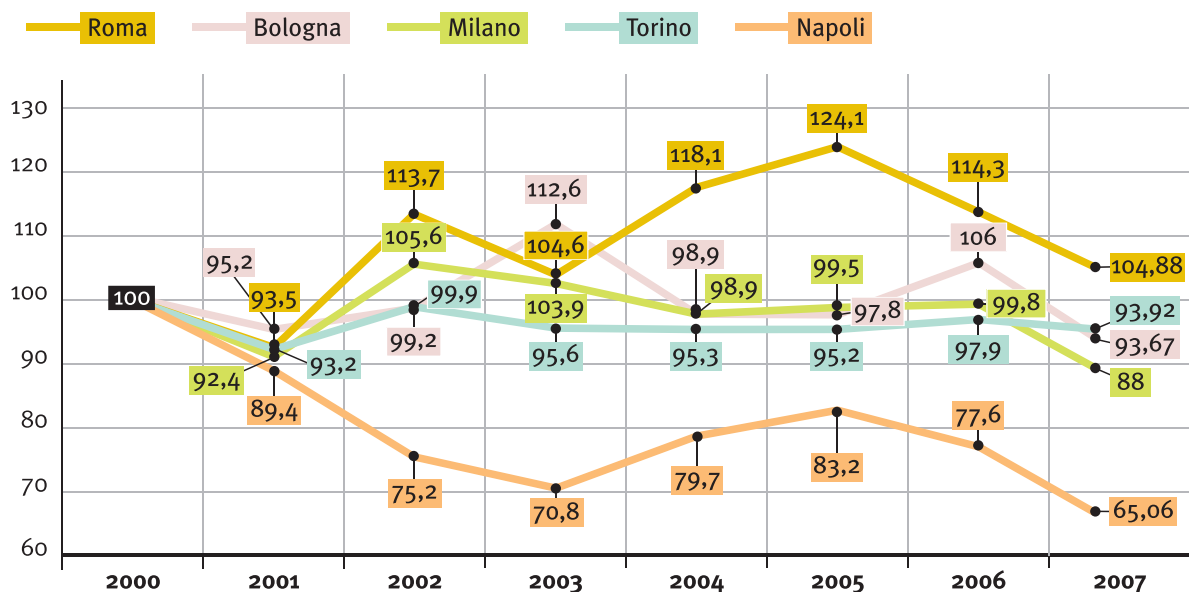
più vivace e tende a rallentare solo nel 2006, mentre Napoli arretra decisamente. Torino e Milano non presentano andamenti particolarmente accentuati mentre Bologna mostra un "massimo" nel 2003 ed una ripresa nel 2006 in controtendenza rispetto alle altre città. Tutte le grandi città mostrano, tuttavia, un vistoso calo del numero di compravendite nel 2007, a testimonianza di un "raffreddamento" generalizzato del mercato immobiliare.

oltre i propri confini amministrativi è stato preso in esame l'andamento del mercato immobiliare delle città metropolitane rispetto alle relative province. In alcuni casi appare evidente l'importanza crescente dell'hinterland come fonte sia di offerta residenziale che di opportunità produttive. Tuttavia il fenomeno presenta difficoltà oggettive di misurazione, a causa della mancanza di una definizione precisa di hinterland e della disponibilità dei relativi dati.

Al fine di leggere se e in che misura è possibile registrare un processo di espansione delle città

Un confronto caso per caso tra l'andamento del mer-

Grafico 2. 5 Andamento del numero di compravendite del settore immobiliare residenziale nelle maggiori città metropolitane, numeri indice anno base=2000, 2000-2007



Fonte: elaborazione Cittalia su "Rapporto Immobiliare 2008" dati Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2008)

cato immobiliare della città e della provincia consente di realizzare una prima disamina del fenomeno.

Nell'area di Roma il mercato residenziale dei comuni della Provincia mostra una dinamica più vivace rispetto alla capitale a partire dal 2001. Per quanto riguarda Milano, Bologna, Napoli e Palermo le serie storiche relative alla città e al resto della provincia divergono già a partire dal 2000. Per Torino, Genova e Firenze il trend generale resta il medesimo mentre cambia il momento del sorpasso da parte della provincia (2003) (da Grafico 2.20 a Grafico 2.27 in Allegato).

Nelle maggiori città metropolitane il mercato immobiliare residenziale, dunque, in termini di numero di compravendite evidenzia un maggiore dinamismo nel territorio provinciale, al di fuori del comune capoluogo.

E' possibile considerare questi dati come un primo sostegno analitico alla tesi secondo cui le grandi città si stanno espandendo, in qualche modo, al di fuori della delimitazione territoriale identificata dai confini amministrativi del capoluogo.

A queste considerazioni si può aggiungere, per alcune città di cui sono disponibili dati recenti, un quadro degli andamenti del mercato immobiliare nelle province delle città metropolitane. Prendendo in esame alcune fotografie delle quotazioni del mercato immobiliare, si può osservare, soprattutto

Tabella 2. 10 Superficie territoriale, chilometri quadrati, 1991 e 2004

	1991	2004	Rapporto Roma/altre città
Roma	1.499	1.308	100,00%
Venezia	457	416	31,80%
Genova	240	244	18,65%
Milano	182	182	13,91%
Palermo	159	159	12,16%
Bologna	141	141	10,78%
Torino	130	130	9,94%
Napoli	117	117	8,94%
Bari	116	116	8,87%
Firenze	102	102	7,80%
Cagliari	92	86	6,57%

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante dei Comuni", Istat (2006)

in alcuni casi, come nella cintura dei comuni limitrofi alle grandi città metropolitane il mercato sia molto attivo.

In Allegato le Figure da 2.1 a 2.6 presentano i differenziali di quotazione tra i comuni delle province e il comune con la quotazione inferiore (minimo provinciale). Le Figure 2.1, 2.2 e 2.3 mostrano come vi sia una forte omogeneità tra le quotazioni immobiliari di Roma, Milano e Torino e quelle dei comuni limitrofi. Questo dato conferma l'esistenza di una

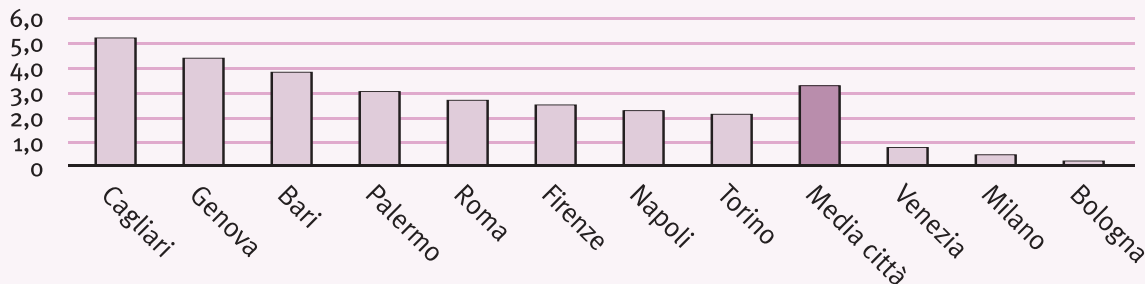
Tabella 2. 11 Variazioni % semestrali dei prezzi medi sintetici di abitazioni nel complesso*, 2003-2008

	I sem. 03	II sem. 03	I sem. 04	II sem. 04	I sem. 05	II sem. 05	I sem. 06	II sem. 06	I sem. 07	II sem. 07	I sem. 08
Torino	3,8	3,2	5,0	3,4	4,0	3,5	1,4	2,4	3,1	1,7	2,1
Milano	5,8	5,7	6,1	4,4	3,9	3,4	2,0	1,5	3,2	1,6	0,4
Genova	6,1	6,7	6,7	4,5	4,5	2,9	5,1	2,6	3,7	3,3	4,4
Venezia	5,3	3,6	6,2	3,7	4,0	2,8	3,9	2,6	2,9	1,3	0,8
Bologna	6,6	3,8	3,4	3,7	3,2	3,0	3,3	2,6	2,3	2,4	0,1
Firenze	4,9	6,1	5,7	4,1	4,8	2,1	3,5	2,1	2,5	-0,2	2,6
Roma	7,1	8,9	7,4	4,9	6,2	5,2	5,8	3,5	4,0	3,3	2,7
Napoli	4,6	6,7	5,7	4,9	4,7	3,7	3,9	2,6	2,5	1,5	2,3
Bari	5,0	5,0	4,2	3,7	3,0	1,2	4,4	4,2	3,5	3,7	3,9
Palermo	4,7	4,8	5,3	4,2	4,0	2,7	4,3	3,0	3,2	2,5	2,9
Cagliari	2,9	3,4	3,6	3,2	3,6	1,9	3,1	2,2	3,6	3,7	5,2
Media città	5,2	5,3	5,4	4,1	4,2	2,9	3,7	2,7	3,1	2,3	2,5

(*) I prezzi delle abitazioni nel complesso sono calcolati come media semplice tra i prezzi di abitazioni nuove, abitazioni usate e abitazioni da ristrutturare

Fonte: Nomisma (2008)

Grafico 2.6 Variazioni % I semestre 2008 dei prezzi delle abitazioni, 2008



Fonte: elaborazione Cittalia su dati Nomisma (2008)

forte continuità tra i comuni capoluogo e l'hinterland con un fenomeno di espansione dell' "area di influenza" della città rispetto al territorio circostante. Infine per quanto riguarda i casi di Venezia, Napoli e Bari tale fenomeno è meno evidente (Figure 2.4, 2.5 e 2.6).

Un'ulteriore chiave di lettura dell'andamento del mercato immobiliare in grado di arricchire l'analisi è offerta da un esame dell'estensione dei comuni delle città metropolitane. I dati della Tabella 2.10 riportano le superfici territoriali delle città metropolitane.

Appare evidente l'enorme differenza tra l'estensione del comune di Roma e gli altri comuni.

L'estensione di Milano, per esempio, misurata in chilometri quadrati, è pari a circa il 14% di quella della Capitale. All'interno del comune di Roma negli ultimi anni l'attività di edificazione di nuovi immobili residenziali è stata ed è tuttora molto consistente. Il processo di crescita delle periferie ha tenuto probabilmente elevato il numero di transazioni immobiliari all'interno del comune.

La differenza quindi tra l'andamento del mercato immobiliare di Roma rispetto alle altre città metropolitane può essere spiegato, almeno in parte, con il fatto che la crescita della città è potuta avvenire sfruttando ampi spazi a disposizione all'interno del comune grazie alla sua vasta estensione.

Infine, con riferimento ai dati sulle variazioni dei prezzi delle abitazioni nel periodo primo semestre 2003 - primo semestre 2008 (Tabella 2.11) emerge un generale declino nelle dinamiche di crescita. Questa dinamica, che si riscontra in tutti i paesi europei e negli Stati Uniti e rappresenta grave motivo di tensione per i mercati finanziari mondiali, è evidente anche nel nostro paese. L'aumento percentuale dei prezzi è passato, in media, nelle città metropolitane dal 5,2% del primo semestre del 2003 al 2,5% del primo semestre del 2008. In parti-

colare, emerge come sono le città del Centro-Nord a mostrare flessioni maggiori nelle variazioni percentuali nel periodo considerato.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, Napoli, e in misura minore Bari, mostrano andamenti simili alle città del Centro-Nord. Solo la città di Cagliari mostra nel 2008 una variazione percentuale superiore a quella del 2003. Rispetto alla media dell'11 città, solo le città di Venezia, Milano e Bologna registrano variazioni percentuali inferiori (Grafico 2.6).

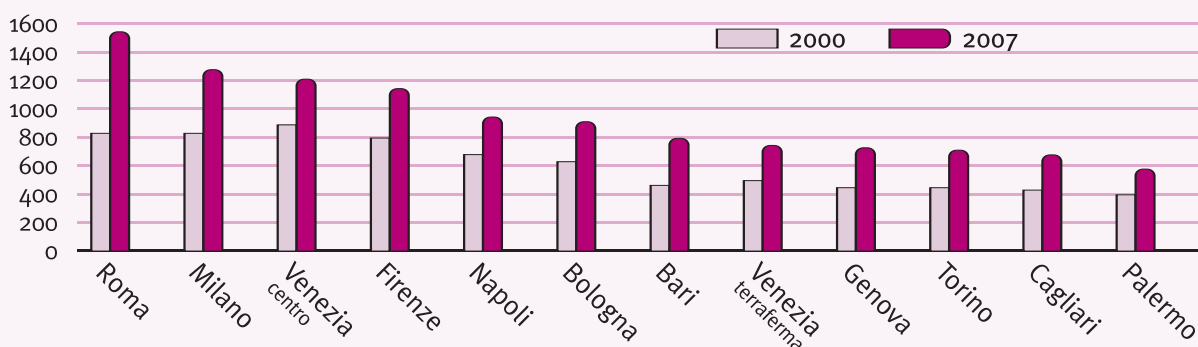
In generale, l'analisi dei dati relativi all'andamento dei prezzi unitamente ai dati sulle compravendite evidenziamo una fase di stasi nel settore, in particolare relativamente all'anno in corso.

2.4 L'andamento degli affitti e canone medio

Per comprendere le dinamiche della popolazione nelle 11 città, oltre ad esaminare l'andamento del mercato immobiliare, sembra opportuno analizzare anche l'andamento del prezzo degli affitti. È evidente, infatti, che gli affitti delle abitazioni rappresentano una variazione fondamentale soprattutto per le grandi città che, come visto sopra, attraggono popolazione in transito per motivi di lavoro e di studio. Sono stati presi in esame i prezzi medi di un'abitazione tipo di 90 mq (Grafico 2.7) per gli anni 2000 e 2007. In termini di valori assoluti nel 2007, Roma e Milano si confermano le città più costose, seguite da Venezia centro, che comunque presenta delle ovvie particolarità. Per quanto riguarda le città del Sud, Napoli e Bari sonorispettivamente la quinta e la settima, mentre Cagliari e Palermo chiudono la classifica.

Se invece si esaminano le variazioni percentuali dei prezzi nel periodo 2000-2007, si rilevano aumenti piuttosto consistenti in tutte le 11 città metropolitane: il canone medio passa da 612 a 925 euro (+51%). Per isolare l'aumento dei prezzi che va oltre la rivalutazione dovuta al tasso di inflazione si è pro-

Grafico 2.7 Canone di mercato medio mensile per la locazione (abitazione tipo 90 mq, valori in euro del I semestre dell'anno), 2000 e 2007



Fonte: "Rapporto sulla condizione abitativa in Italia", Ministero delle Infrastrutture, Nomisma (2007)

ceduto rivalutando il prezzo medio del 2000 (612 euro) al 2007 utilizzando l'Indice dei Prezzi al Consumo (IPC) per le famiglie di operai ed impiegati elaborato dall'ISTAT. Secondo questo calcolo, il prezzo medio nel 2007 rivalutato con l'IPC è pari a 730 euro, corrispondente ad un incremento del 19%. Questo significa che l'aumento medio del canone d'affitto è stato superiore all'inflazione di 30 punti percentuali.

Se inoltre si prendono in esame le variazioni percentuali 2000-2007 per le singole città, (Grafico 2.8) si osserva che Roma, oltre ad essere la città con i prezzi più elevati in valore assoluto, è anche la città che mostra la crescita maggiore, pari a poco meno dell'85%. Le altre città che mostrano gli aumenti più significativi sono Genova, Bari e Torino che invece nel 2000 non figuravano tra le città più care. In generale sembra potersi affermare che, a parte

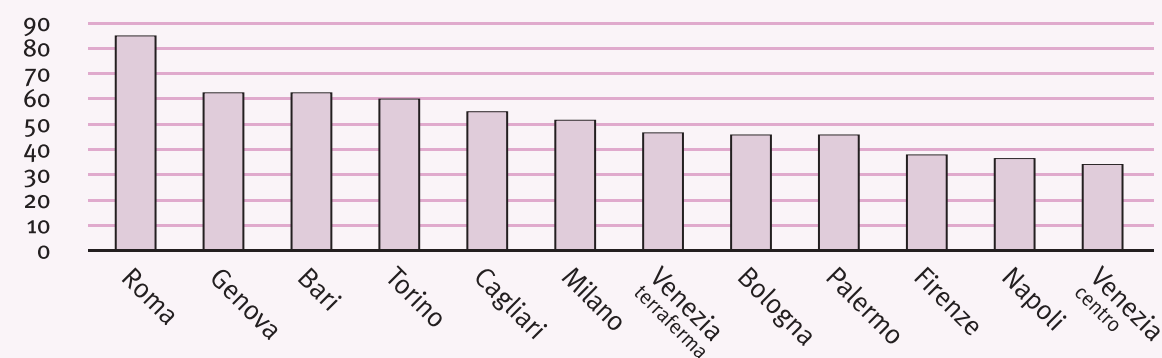
Roma, si assiste ad un fenomeno di convergenza nella misura in cui le città con gli affitti più elevati nel 2000 sono quelle che hanno fatto registrare gli incrementi minori e viceversa.

2.5 Previsioni demografiche al 2020

Sulla base della popolazione residente nelle 11 città metropolitane al 2007 e delle previsioni Istat sulla popolazione provinciale residente al 2020, è stata elaborata una previsione sulla dinamica demografica nelle 11 aree urbane (Tabella 2.12).

Dall'analisi dei dati emergerebbe un complessivo incremento della popolazione residente nelle 11 città (in linea con la crescita nazionale), che tuttavia non avverrebbe in modo uniforme sul territorio. Anzi, i dati sembrano confermare un certo dualismo tra le città del Centro - Nord e quelle del Sud.

Grafico 2.8 Canone di mercato medio mensile per la locazione (abitazione tipo 90 mq, valori in euro del I semestre dell'anno), variazione % 2000-2007



Fonte: "Rapporto sulla condizione abitativa in Italia", Ministero delle Infrastrutture, Nomisma (2007)

Tabella 2. 12 Popolazione residente nelle 11 città, 2007, previsioni 2020, variazione % e in valore assoluto

	2007	2020	variazione %	differenza
Torino	908.263	935.173	3,0%	26.910
Milano	1.299.633	1.381.630	6,3%	81.997
Genova	610.887	589.147	-3,6%	-21.740
Venezia	268.993	274.783	2,2%	5.790
Bologna	372.256	399.505	7,3%	27.249
Firenze	364.710	383.058	5,0%	18.348
Roma	2.718.768	2.900.101	6,7%	181.333
Napoli	973.132	947.459	-2,6%	-25.673
Bari	322.511	313.341	-2,8%	-9.170
Palermo	663.173	655.312	-1,2%	-7.861
Cagliari	158.041	159.418	0,9%	1.377
Tot. 11 città	8.660.367	8.938.929	3,2%	278.562
Tot. Italia	59.619.290	61.634.414	3,4%	2.015.124

Fonte: elaborazione Cittalia su dati Istat

Bologna, Roma, Milano, Firenze, Torino e Venezia vedrebbero aumentare il numero degli abitanti residenti, a differenza di Napoli, Bari e Palermo. Uniche eccezioni rispetto al trend generale sarebbero Genova al Nord e Cagliari al Sud.

In particolare, per la città di Venezia si evidenzerebbe una inversione di tendenza rispetto al periodo 1991-2007, nel corso del quale la popolazione residente aveva registrato una continua diminuzione; mentre per le città di Napoli e Palermo continuerebbe la perdita di popolazione residente già evidenziata nel Rapporto.

Diverse le possibili spiegazioni a tale situazione. In primo luogo, il fenomeno della migrazione, sia interna che estera, già evidenziato a partire dagli anni '90 e che continuerebbe con dinamiche sempre maggiori anche nel corso del terzo millennio. I dati, infatti, sembrano confermare incrementi migratori nelle grandi aree urbane del Centro-Nord: oltre a Milano e Roma, sarebbero rilevanti i trasferimenti dalle regioni del Sud (soprattutto dalla Campania e dalla Puglia) verso le città dell'Emilia Romagna e della Toscana (Bologna e Firenze).

Parallelamente, gli stranieri sceglierebbero di vivere nelle città del Centro - Nord. Anche in questo caso la motivazione potrebbe essere ricondotta a due fattori principali. Il primo legato alla maggiore capacità delle città del Centro - Nord di attrarre stranieri con una elevata istruzione (Cfr. Cap. 2, Indice di Talento straniero). Il secondo riconducibile al fatto che molti

degli stranieri che "iniziano il loro percorso in Italia" nelle regioni meridionali, tenderebbero poi a stabilizzarsi (quindi a seguito di un percorso di regolarizzazione e di integrazione) nelle città del Centro-Nord, dove appunto sarebbero destinatari di politiche di integrazione più performanti.

A questo si può aggiungere anche la ripresa dei tassi di natalità, che negli ultimi anni hanno segnato un'inversione di tendenza rispetto al passato: oggi sono le regioni del Nord (e del Nord - Est in particolare) a segnare tassi di natalità più elevati, dato da mettere in relazione anche alle politiche di conciliazione casa - lavoro, che consentono alle donne di conciliare, appunto, il proprio impegno lavorativo con quello di mamma.

Rispetto alla media delle 11 città (3,2%), solo Firenze, Milano, Roma e Bologna farebbero registrare tassi di crescita superiori, a conferma di quanto evidenziato sopra in tema di migrazione (Grafico 2.29 in Allegato).

Città diffusa e popolazione mobile: quale strategia per le città metropolitane?

Le città sono dei veri e propri sistemi organizzati⁴; l'insieme degli elementi che le compongono e le relazioni tra questi devono essere continuamente ri-pensati e ri-progettati. Esiste, infatti, anche per la città un punto di rottura oltre il quale il sistema metropolitano può non funzionare più. Succede questo in Italia nel periodo 1991 - 2000 in cui si assiste ad una generalizzata *fuga dalle città*: le città metropolitane non rappresentano più, per una parte della popolazione, "luoghi di benessere"⁵. Ciò che accade, in quegli anni, in maniera evidente in tutto il territorio nazionale, è un graduale avvicinamento tra le città e i territori circostanti. Le aree produttive e progressivamente anche quelle residenziali si espandono, creando veri e propri arcipelaghi metropolitani e si comincia a parlare, anche in Italia, di *città diffuse*⁶.

Questo fenomeno di dilatazione definisce una nuova realtà geografica che, insieme alla diffusione dei mezzi di trasporto (soprattutto privati)⁷, incide sicuramente sulla prospettiva spaziale di coloro che ritengono più vantaggioso vivere all'esterno delle città e, magari, continuare a fruire dei benefici che le stesse offrono. Vivere lontano dal centro rappresenta, per molti, un vantaggio: case meno costose, minore densità abitativa, maggiore facilità nelle relazioni interpersonali, mobilità

facilitata da un maggiore uso dell'auto privata, distanze accettabili tra il luogo di residenza e il luogo di lavoro e facilità di accesso ai luoghi del consumo.

Nella città diffusa la continuità, non solo ideale ma fisica, incide, allora, sulla territorialità relazionale⁸ e, di conseguenza, ha un effetto sugli spazi sociali (i luoghi frequentati dal gruppo sociale e le relazioni che sottendono questa frequentazione) e sugli spazi vissuti (quelli più completi che integrano la dimensione affettiva). Per utilizzare un termine tecnico, si può dire che questa nuova geografia incide sulla *portata*⁹ intesa come la distanza massima oltre la quale un consumatore non è disposto ad affrontare i costi di mobilità necessari per recarsi ad acquistare un servizio.

Ci si allontana dalla città per viverla in modo diverso: le città diventano sempre di più luoghi di servizio e di consumo, attraversate da chi ne utilizza i servizi e fruisce delle sue risorse, i cosiddetti *city user* (pendolari, turisti, lavoratori e studenti non residenti etc.) che sono sicuramente una risorsa - anche dal punto di vista economico - spesso non direttamente responsabili delle città in cui si muovono, in quanto "non cittadini"¹⁰.

I dati presentati nel corso del capitolo hanno evidenziato come dal 2001 al 2007 alcune città italiane sono tornate ad essere *nuovamente poli di attrazione*, a fronte di altre che continuano a perdere popolazione residente. Questo fenomeno è più evidente a Torino e a Milano ma anche a Genova, Bologna e Firenze e, in misura minore, a Roma e Bari.

Cosa può avere determinato questa tendenza alla re-urbanizzazione? Sicuramente le concause sono molteplici e, tra queste, se ne individuano almeno due che possono avere una relazione diretta con questo fenomeno. Negli ultimi dieci anni l'Italia ha

8) Secondo questo concetto, sviluppato dal geografo Claude Raffestin, all'interno di un ambito territoriale si trovano una moltitudine di processi relazionali, di relazioni simmetriche o dissimmetriche tra individui e gruppi di individui. Tali relazioni (di produzione, di scambio, di consumo,...) contribuiscono a definire le rappresentazioni che gli individui hanno dei luoghi e comprendere queste immagini mentali (cioè queste rappresentazioni astratte) consente di comprendere le ragioni soggettive dei comportamenti territoriali.

9) Si tratta di un termine derivato dal modello di Christaller, geografo della Scuola di Chicago.

10) In un articolo di Ilvo Diamanti (*Una generazione in libertà vigilata*, *Repubblica* 19 dicembre 2007) si parla degli studenti come di "non cittadini" in quanto non residenti titolari, quindi, di diritti e doveri. Questo concetto può essere dilatato ed attribuito anche ad altre categorie di *city users*.

4) M. Lucertini, D. Telmon, *Innovazione, complessità aziendale e misurazione di prestazione nei sistemi organizzati*, in C. S. Bertuglia, F. Vaio (a cura di), *La città e le sue scienze. Vol. III: La programmazione della città*, (1997), Franco Angeli.

5) *Rapporto Annuale 2008 della Società Geografica Italiana, L'Italia tra malessere e trasfigurazione*.

6) F. Indovina, *La città diffusa: cos'è e come si governa*, DAEST, (1999).

7) F. Oliva in *Rapporto dal Territorio 2007*.

assistito a grandi flussi migratori di popolazione straniera; leggendo i dati si osserva che gli stranieri sono aumentati sensibilmente in un primo momento nelle città mentre, negli ultimi anni, sono visibilmente in aumento anche nelle altre divisioni territoriali. Inoltre, molte città italiane, a partire da metà degli anni '90, hanno lavorato sulla riqualificazione di quartieri e piazze e sulla creazione di condizione attrattive di nuovi capitali (centri direzionali, nuovi poli fieristici, infrastrutture e servizi). Questo ha portato, dentro alle città, nuovi quartieri residenziali e interventi infrastrutturali rilevanti, attraverso progetti caratterizzati da una particolare attenzione ad aspetti significativi della qualità della vita¹¹.

Ampliando la riflessione sulle dinamiche della popolazione e riguardo gli interventi immobiliari, emergono all'evidenza nuovi bisogni e questioni problematiche a cui la città, in qualche modo, deve far fronte. La prima questione si apre prendendo in esame l'età degli abitanti delle città. Nel 2006 i residenti delle undici città oggetto di questo Rapporto sono per il 21% persone che hanno oltre 65 anni (la media nazionale è il 20%) e per il 15% bambini e ragazzi di età compresa tra zero e diciassette anni (la media nazionale è 17%). Ci sono, però, città più anziane di altre: Genova e Bologna hanno il 27% di over 65 e rispettivamente il 13% e il 14% di ragazzi al di sotto dei 18 anni di età. Sono, invece, Palermo e Napoli le città più giovani rispettivamente con il 16% e il 17% di ultrasessantacinquenni a fronte del 21% di ragazzi al di sotto dei 18 anni¹² (il Grafico 2.28 in Allegato presenta l'indice di vecchiaia delle 11 città calcolato per gli anni 2001 e 2006). La tendenza della popolazione ad invecchiare e la scarsa presenza di forze giovani vanno tenuti in conto sia per leggere il fenomeno migratorio, sia per riflettere, più in generale, sull'evoluzione delle politiche per lo sviluppo delle città e per il benessere della popolazione.

I dati dicono, poi, che le città hanno una diversa capacità di integrare la popolazione straniera mostrando un dualismo nel processo di integrazione: mentre le grandi città metropolitane restano un ambiente privilegiato per gli stranieri che presentano un profilo di istruzione elevato, è la "media provincia" che ha risultati migliori nel processo di integrazione in senso più ampio. La grande città offre minore stabilità a coloro che arrivano da lontano alla ricerca di una dignitosa qualità della vita: i

prezzi delle case - anche in affitto - e la presenza di molte occasioni di lavoro, anche nelle città più piccole, spostano molti stranieri, con o senza le loro famiglie, fuori dalle città metropolitane¹³.

Una riflessione ulteriore - che può anche aiutare a capire meglio le dinamiche della popolazione e le trasformazioni del territorio - va fatta sul fenomeno immobiliare. Negli ultimi dieci anni l'aumento della popolazione, dovuta ai flussi migratori ma anche alla composizione (o scomposizione) di nuove famiglie, insieme ad altre dinamiche che hanno eroso lo stock residenziale (per esempio la localizzazione di attività terziarie in appartamenti del centro), ha determinato un aumento della richiesta di abitazioni: non a caso, si parla di vero e proprio boom immobiliare.

Ci sono, in realtà, vari fenomeni che hanno sostenuto il boom immobiliare degli ultimi anni: la crisi mondiale della finanza, che è arrivata in questi mesi a mostrare i suoi risvolti più drammatici, ha origini anche dalla costante diminuzione della fiducia dei risparmiatori nelle istituzioni finanziarie che ha portato a mobilitare i capitali verso gli investimenti immobiliari, considerati beni rifugio. Gli acquisti degli immobili, poi, sono stati sostenuti anche dalle banche che hanno cominciato a rendere più favorevole e flessibile la sottoscrizione dei mutui per l'acquisto di case (tassi più bassi, possibilità di coprire l'intero prezzo dell'immobile, aumento della durata media fino a 30 e anche 40 anni, ecc.).

Tutto ciò mentre aumentavano i prezzi degli affitti rendendo, in molti casi, più conveniente pagare la rata del mutuo piuttosto che il canone di locazione (si calcola che il canone medio di affitto mensile tra il 2000 e il 2007 sia variato, nelle undici città metropolitane prese in esame, in media di circa il 52%: da Roma dove varia dell'85% a Venezia centro e Napoli dove varia di circa il 35-36%).

In presenza di queste diverse condizioni, il gioco della domanda e dell'offerta ha fatto il resto, facendo lievitare i prezzi delle case - soprattutto nel centro città - e spingendo, di conseguenza, molte famiglie verso le periferie o verso l'*hinterland* con "un incremento dell'attività edilizia senza precedenti"¹⁴.

E' importante rilevare, però, come questo fenomeno sia spesso avvenuto in assenza di un disegno razio-

11) Cresme Ricerche, *Ricerche e indagini per la qualità urbana, Verso Buone Pratiche: indagini sugli interventi significativi nelle città metropolitane*, (2008).

12) Elaborazioni Cittalia su dati Geodemo Istat (2008).

13) Istat, *Gli stranieri nella rilevazione sulle forze di lavoro*, (2006).

14) Rapporto Cresme cit.

15) Questa criticità è rilevata da fonti diverse: *Rapporto Cresme cit.*; INU, *Rapporto dal Territorio 2007*.

nale e di politiche lungimiranti¹⁵; ciò conduce oggi a dover fronteggiare questioni legate alla mobilità, all'inquinamento, al consumo delle risorse energetiche, alla produzione e allo smaltimento dei rifiuti, insieme a quelle rivolte all'integrazione sociale, a nuove forme di povertà e alla crescita di marginalità.

In sintesi si può dire che il quadro che ci restituiscono i dati relativi alla popolazione e alla vitalità immobiliare, disegnano una città dal confine progressivamente "in dissolvenza" e dalle forti interdipendenze - economiche, sociali, territoriali - con altri "attori politici", a loro volta sempre più condizionati da una geografia variabile.


La città consumata da popolazioni mobili e city user. Si accentua il fenomeno della città come luogo di produzione e di consumo. La presenza massiccia di "non cittadini" - turisti, visitatori, pendolari, studenti, lavoratori, ecc. - consumatori della città, accresce la pressione sui servizi urbani i quali non possono essere commisurati solamente alla popolazione residente, ma devono necessariamente tenere conto della reale popolazione e dell'uso effettivo delle infrastrutture. Ma le popolazioni mobili e molti degli utilizzatori della città non si sentono direttamente responsabili delle città stesse in quanto non residenti. Per questo sono necessarie forme di condivisione fra diversi livelli di governo sia rispetto alle risorse che rispetto alla definizione di soluzioni volte ad uno sviluppo sostenibile. Va detto, infatti, che l'impatto di questo fenomeno sulle città è consistente anche dal punto di vista delle esternalità negative. Per chi, quindi, è impegnato nella pianificazione delle politiche e dei servizi si pone il problema di raggiungere un adeguato dimensionamento dei servizi coerentemente con le politiche di sviluppo, tenendo in considerazione, però, l'impatto (e i costi) del consumo delle città.

La città delle case tra mercato e nuovi bisogni. Il boom immobiliare degli ultimi anni, caratterizzato da un aumento della produzione residenziale, ha seguito principalmente logiche di mercato che hanno portato al generale aumento dei prezzi. Si è assistito, contemporaneamente, ad una progressiva contrazione dell'offerta residenziale pubblica e, in generale, alla definizione di deboli politiche per la casa. Le logiche di mercato hanno coinvolto anche gli affitti: i canoni di locazione residenziale hanno subito una crescita esponenziale, varia da città a città ma evidente nelle città metropolitane

(dal 35 all' 85%), che non è andato di pari passo con l'aumento dei redditi medi delle famiglie. Questa dinamica dell'offerta si interfaccia con bisogni diversificati: quelli degli anziani (popolazione crescente); delle famiglie monoreddito (rappresentate anche da separati e divorziati); dei sempre più diffusi lavoratori precari; da studenti fuori sede; dagli stranieri;... . Nuovi bisogni che diventano, spesso, un palese disagio sociale e creano nuove forme di marginalità. Le risposte a questi nuovi bisogni, in progressivo aumento, fino a qui dipendono da autonome iniziative predisposte dalle amministrazioni locali. In diverse città italiane si sono sperimentati strumenti innovativi con il coinvolgimento di attori anche del privato sociale, come le Fondazioni bancarie, che hanno messo a disposizione diverse soluzioni destinate al *social housing* (fondi immobiliari, contributi a fondo perduto, ecc.) e la predisposizione di nuovi strumenti di pianificazione. Pur tuttavia, emerge sempre più l'esigenza di affrontare il tema della casa in modo omogeneo a livello nazionale, con risposte specifiche sui livelli locali che vengano incontro ai diversi fabbisogni dei potenziali fruitori¹⁶.

La città di tutti, fondamento della sostenibilità sociale. Il tema del consumo delle città, quello dello sprawl urbano insieme al tema dell'invecchiamento della popolazione e dell'incremento dei flussi migratori mettono in evidenza come qualsiasi logica di sviluppo delle città deve tenere ben presente la necessità di una sostenibilità ambientale e, ancora di più, quella di una sostenibilità sociale. Ampie sacche di disoccupazione e di povertà e grandi fasce di popolazione esclusa rendono impossibile uno sviluppo urbano sostenibile perché sono condizioni che non consentono di offrire un ambiente sociale pacifico e condiviso. La sostenibilità sociale necessita di un importante lavoro fatto sull'integrazione e sull'inclusione dei diversi gruppi di popolazione nella città attraverso un accesso garantito agli alloggi, tramite il diritto al lavoro e il riconoscimento di altri diritti. I policy maker, ai diversi livelli territoriali, hanno il dovere di integrare gli interventi non solo attraverso gli strumenti della pianificazione urbanistica e ambientale, ma anche attraverso strumenti che consentano la programmazione di un complesso sistema di *governance*. La visione dello sviluppo

¹⁶ Cittalia, *I Comuni e la questione abitativa. Le nuove domande sociali, gli attori e gli strumenti operativi*. Indagine 9 (2008). http://www.cittalia.it/index.php?option=com_documento&task=view&idDocumento=628



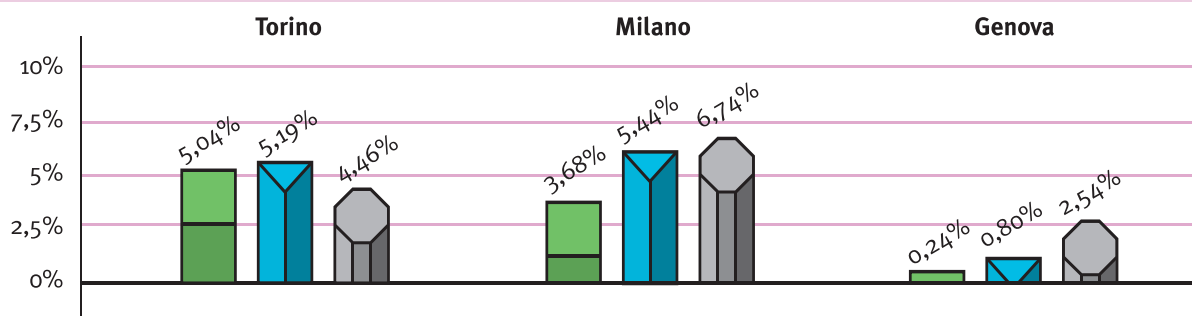
non può limitarsi alla necessità di crescita economica del territorio ma deve tenere in considerazione gli impatti che scelte urbanistiche e produttive hanno, sul medio e lungo periodo, sulla qualità della vita delle persone. Le politiche pubbliche concepite per una città vanno pensate in logica sinergica e non settoriale, tenendo conto della questione territoriale: la presenza di una città sempre più collegata all'*hinterland* e la complessità di fenomeni sociali nuovi (la società liquida¹⁷) richiede la definizione di politiche integrate all'interno di territori sovracomunali. In questo senso, gli attori chiamati al governo delle città hanno il compito di assumere una diversa prospettiva nella definizione delle politiche pubbliche definendo e realizzando interventi sempre più interconnessi ed interrelati, secondo una visione "larga" (in senso territoriale) e - data la complessità degli interventi - anche "lunga" in senso temporale. *"Le città hanno una grande capacità di agire in favore di uno sviluppo sostenibile, una condizione necessaria per la loro stessa sopravvivenza"*¹⁸.

17) Z. Bauman, *Paura Liquida*, Editori Laterza, (2008).

18) J. Borja e M. Castells, *La città globale*, (2002), De Agostini.

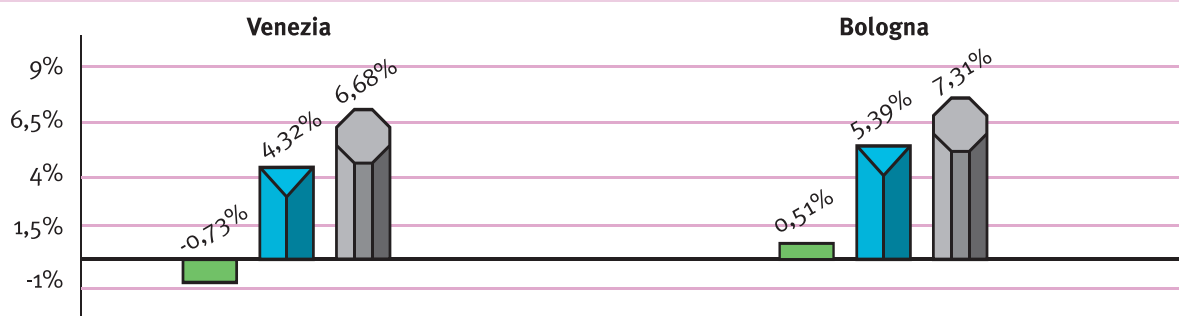
Allegato

Grafico 2. 9 Tassi di variazione % della popolazione 2001-2007 a livello comunale, provinciale e regionale, Nord-Ovest



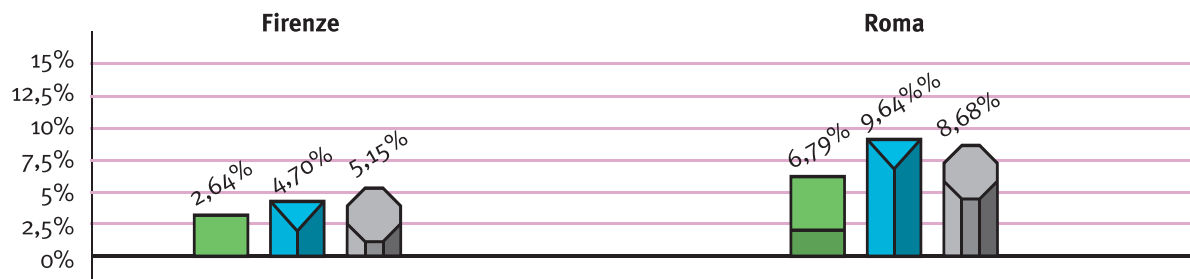
Fonte: elaborazione su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "Geodemo" Istat (2008)

Grafico 2. 10 Tassi di variazione % della popolazione 2001-2007 a livello comunale, provinciale e regionale, Nord-Est



Fonte: elaborazione su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "Geodemo" Istat (2008)

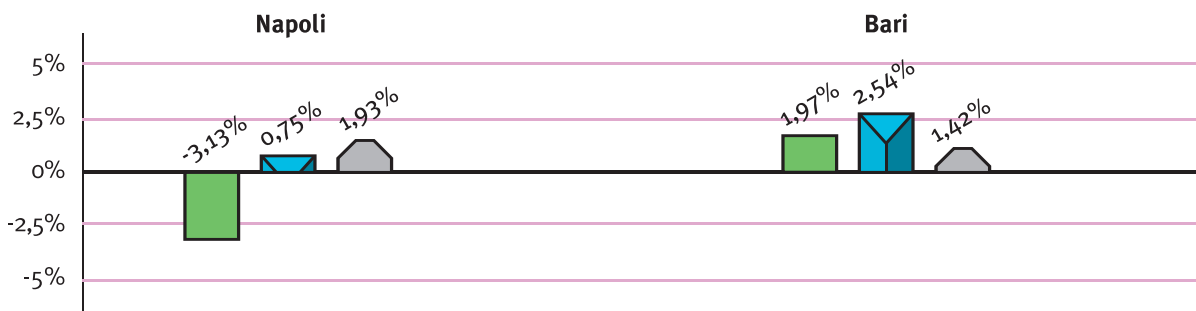
Grafico 2. 11 Tassi di variazione % della popolazione 2001-2007 a livello comunale, provinciale e regionale, Centro



Fonte: elaborazione su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "Geodemo" Istat (2008)



Grafico 2. 12 Tassi di variazione % della popolazione 2001-2007 a livello comunale, provinciale e regionale, Sud



Fonte: elaborazione su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "Geodemo" Istat (2008)

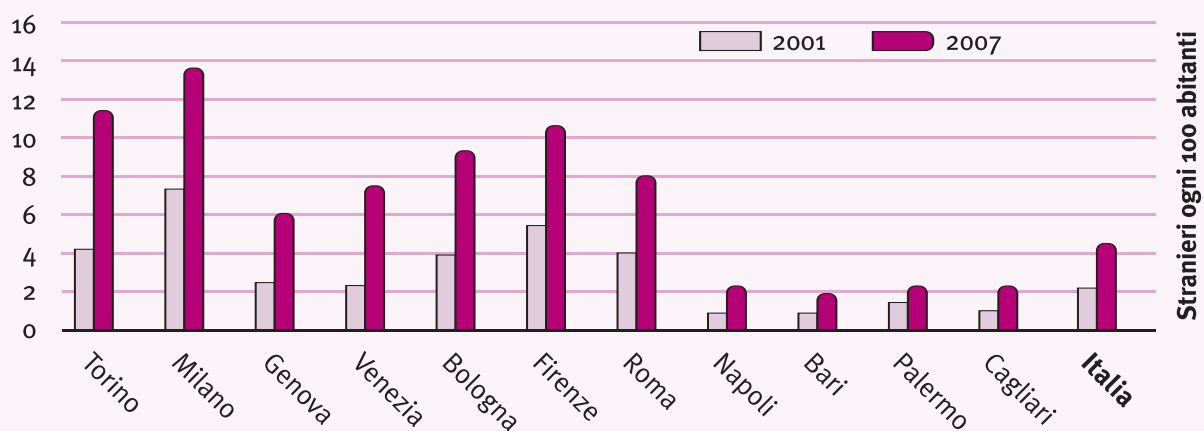
Grafico 2. 13 Tassi di variazione % della popolazione 2001-2007 a livello comunale, provinciale e regionale, Isole



Fonte: elaborazione su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "Geodemo" Istat (2008)



Grafico 2. 14 Rapporto tra stranieri e popolazione residente ogni 100 abitanti, 2001 e 2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo", Istat (2008)

Tabella 2.13 Popolazione residente per fasce di età al 31 dicembre 2006

Fasce di età	Totale Maschi	Totale Femmine	Totale	Fasce di età	Totale Maschi	Totale Femmine	Totale
TORINO				MILANO			
0-15 anni	56.988	54.350	111.338	0-15 anni	86.249	80.703	166.952
16-35 anni	103.653	100.462	204.115	16-35 anni	147.542	140.516	288.058
36-64 anni	182.679	188.638	371.317	36-64 anni	261.707	277.940	539.647
oltre 64 anni	86.509	127.290	213.799	oltre 64 anni	121.067	187.713	308.780
totale	429.829	470.740	900.569	totale	616.565	686.872	1.303.437
GENOVA				VENEZIA			
0-15 anni	37.454	35.441	72.895	0-15 anni	16.971	15.680	32.651
16-35 anni	62.201	61.109	123.310	16-35 anni	27.693	25.567	53.260
36-64 anni	124.360	130.892	255.252	36-64 anni	55.585	58.227	113.812
oltre 64 anni	65.272	98.957	164.229	oltre 64 anni	27.265	41.946	69.211
totale	289.287	326.399	615.686	totale	127.514	141.420	268.934
BOLOGNA				FIRENZE			
0-15 anni	21.033	19.893	40.926	0-15 anni	22.458	21.223	43.681
16-35 anni	40.736	38.898	79.634	16-35 anni	38.569	37.797	76.366
36-64 anni	73.351	78.291	151.642	36-64 anni	72.824	78.111	150.935
oltre 64 anni	39.430	61.394	100.824	oltre 64 anni	37.384	57.600	94.984
totale	174.550	198.476	373.026	totale	171.235	194.731	365.966
ROMA				NAPOLI			
0-15 anni	199.827	188.487	388.314	0-15 anni	87.765	84.645	172.410
16-35 anni	313.412	311.827	625.239	16-35 anni	134.964	133.354	268.318
36-64 anni	535.856	594.341	1.130.197	36-64 anni	175.887	192.120	368.007
oltre 64 anni	227.200	334.653	561.853	oltre 64 anni	65.684	100.720	166.404
totale	1.276.295	1.429.308	2.705.603	totale	464.300	510.839	975.139
BARI				PALERMO			
0-15 anni	25.031	22.757	47.788	0-15 anni	60.069	57.510	117.579
16-35 anni	43.626	41.961	85.587	16-35 anni	92.778	91.589	184.367
36-64 anni	61.868	67.783	129.651	36-64 anni	120.145	134.184	254.329
oltre 64 anni	26.136	35.890	62.026	oltre 64 anni	44.248	66.029	110.277
totale	156.661	168.391	325.052	totale	317.240	349.312	666.552
CAGLIARI							
0-15 anni	8.824	8.374	17.198				
16-35 anni	19.770	19.144	38.914				
36-64 anni	31.975	36.377	68.352				
oltre 64 anni	13.691	21.157	34.848				
totale	74.260	85.052	159.312				

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo" Istat (2007)

Tabella 2. 14 Popolazione straniera residente per fasce di età al 31 dicembre 2006

Fasce di età	Stranieri residenti	Fasce di età	Stranieri residenti
TORINO		MILANO	
0-15 anni	16.476	0-15 anni	31.660
16-35 anni	34.836	16-35 anni	64.480
36-64 anni	31.421	36-64 anni	71.234
oltre 64 anni	1.244	oltre 64 anni	3.245
totale	83.977	totale	170.619
GENOVA		VENEZIA	
0-15 anni	6.608	0-15 anni	2.952
16-35 anni	14.161	16-35 anni	7.154
36-64 anni	13.699	36-64 anni	6.553
oltre 64 anni	787	oltre 64 anni	300
totale	35.255	totale	16.959
BOLOGNA		FIRENZE	
0-15 anni	5.277	0-15 anni	6.033
16-35 anni	12.930	16-35 anni	14.077
36-64 anni	11.607	36-64 anni	14.038
oltre 64 anni	505	oltre 64 anni	791
totale	30.319	totale	34.939
ROMA		NAPOLI	
0-15 anni	36.341	0-15 anni	3.006
16-35 anni	77.467	16-35 anni	7.421
36-64 anni	80.184	36-64 anni	8.205
oltre 64 anni	5.425	oltre 64 anni	556
totale	199.417	totale	19.188
BARI		PALERMO	
0-15 anni	831	0-15 anni	3.371
16-35 anni	2.191	16-35 anni	5.808
36-64 anni	2.217	36-64 anni	5.287
oltre 64 anni	174	oltre 64 anni	268
totale	5.413	totale	14.734
CAGLIARI			
0-15 anni	461		
16-35 anni	1.165		
36-64 anni	1.369		
oltre 64 anni	54		
totale	3.049		

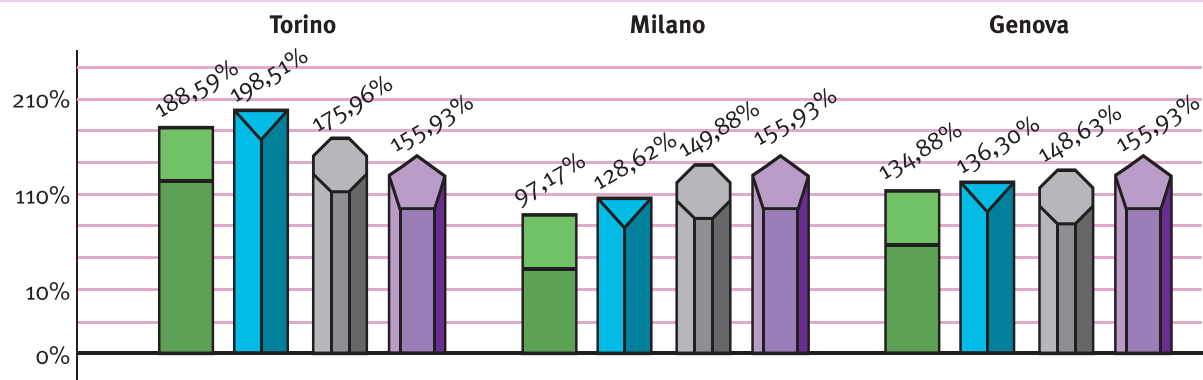
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo" Istat (2007)

Tabella 2. 15 Popolazione straniera residente al 31 dicembre 2007 per paese di origine, valori assoluti e percentuali (primi tre paesi)

Paese	Valore assoluto	%	Paese	Valore assoluto	%
TORINO			MILANO		
Romania	41.063	39,90	Filippine	28.020	15,92
Marocco	16.175	15,72	Egitto	22.946	13,04
Perù	6.301	6,12	Perù	14.723	8,37
GENOVA			VENEZIA		
Ecuador	13.287	35,76	Bangladesh	3.247	16,29
Albania	3.996	10,75	Moldova	2.209	11,08
Marocco	3.037	8,17	Ucraina	2.092	10,50
BOLOGNA			FIRENZE		
Filippine	3.571	10,63	Albania	4.789	12,73
Marocco	3.340	9,94	Cina	4.230	11,24
Bangladesh	2.867	8,53	Filippine	3.811	10,13
ROMA			NAPOLI		
Romania	41.391	18,95	Ucraina	4.515	21,02
Filippine	24.521	11,23	Sri Lanka	3.469	16,15
Polonia	11.361	5,20	Cina	1.708	7,95
BARI			PALERMO		
Albania	1.343	21,76	Sri Lanka	2.831	17,83
Mauritius	935	15,15	Bangladesh	2.506	15,78
Cina	423	6,85	Tunisia	1.068	6,73
CAGLIARI					
Filippine	744	20,35			
Cina	525	14,36			
Senegal	505	13,81			

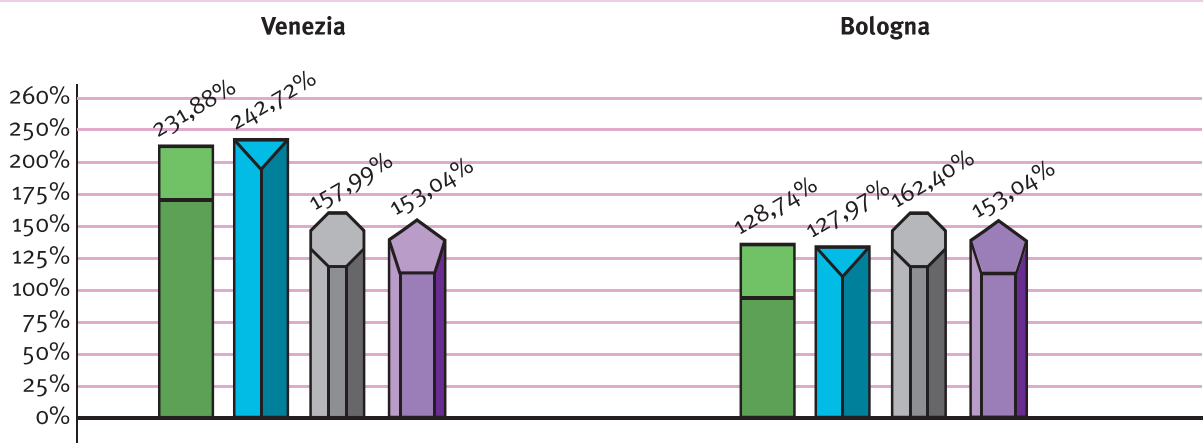
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo" Istat (2008)

Grafico 2. 15 Tassi di variazione % 2001-2007 dei residenti stranieri per comune, provincia, regione e ripartizione geografica, Nord-Ovest



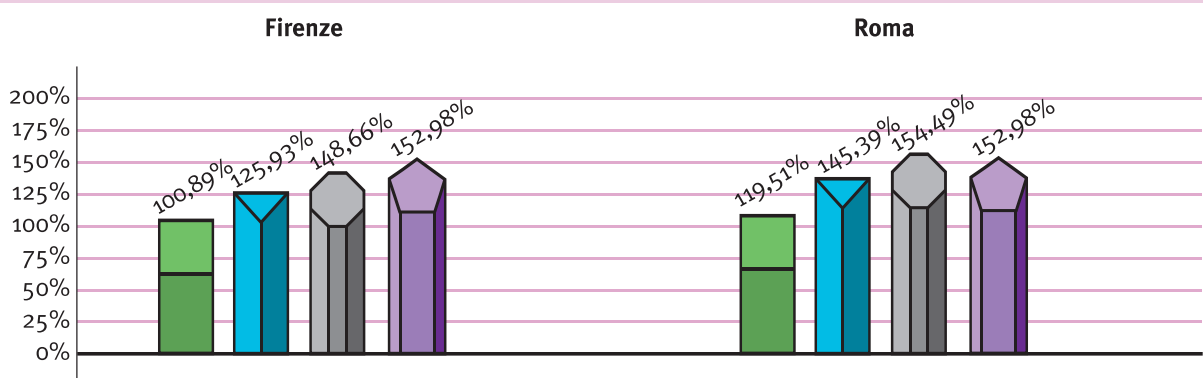
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo", Istat (2008)

Grafico 2. 16 Tassi di variazione % 2001-2007 dei residenti stranieri per comune, provincia, regione e ripartizione geografica, Nord-Est



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo", Istat (2008)

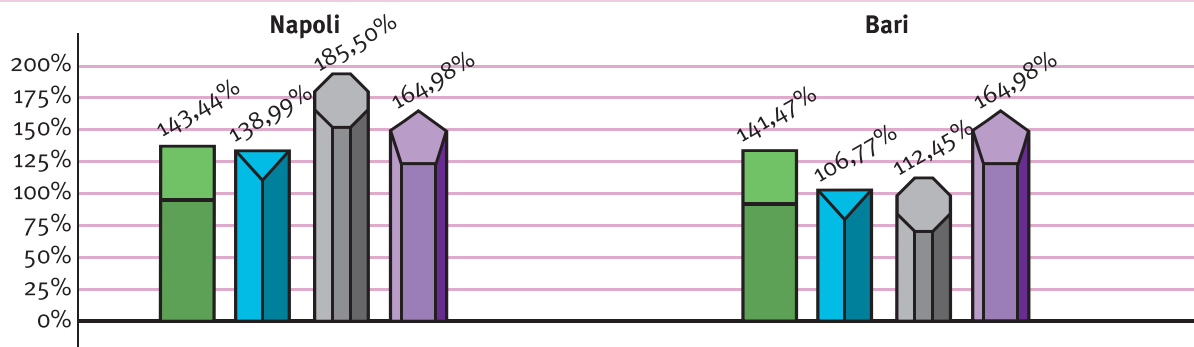
Grafico 2. 17 Tassi di variazione % 2001-2007 dei residenti stranieri per comune, provincia, regione e ripartizione geografica, Centro



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo", Istat (2008)

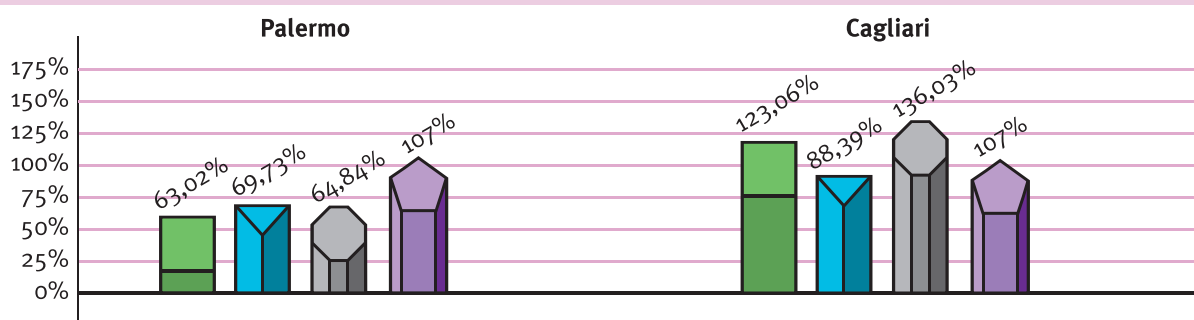


Grafico 2. 18 Tassi di variazione % 2001-2007 dei residenti stranieri per comune, provincia, regione e ripartizione geografica, Sud



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo", Istat (2008)

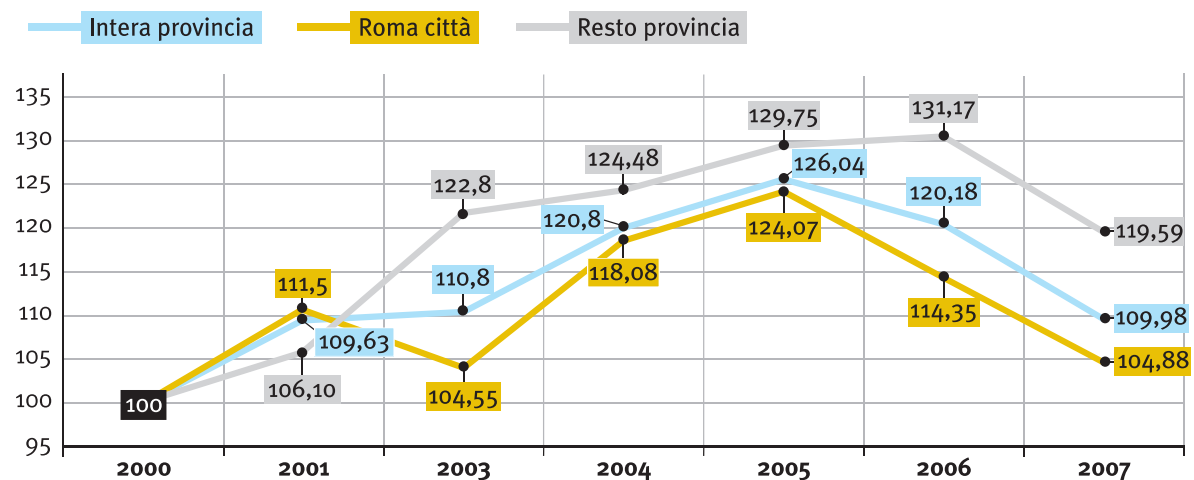
Grafico 2. 19 Tassi di variazione % 2001-2007 dei residenti stranieri per comune, provincia, regione e ripartizione geografica, Isole



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo", Istat (2008)

comune provincia regione rip. geografiche

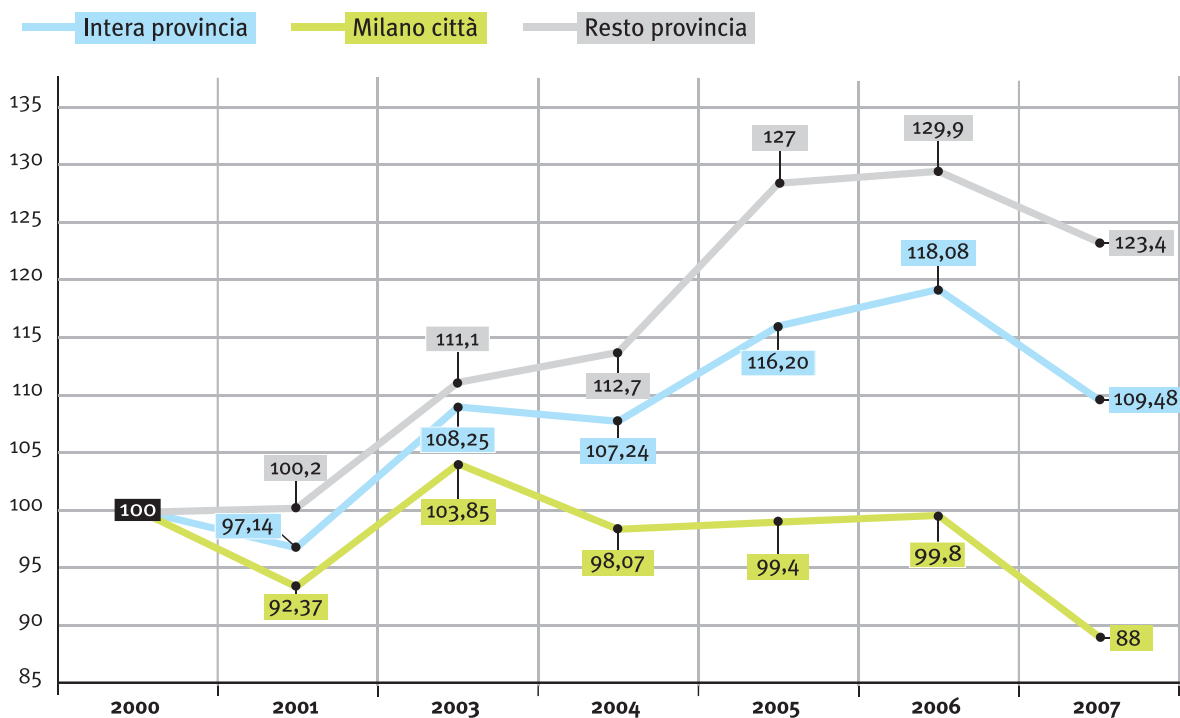
Grafico 2. 20 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007* nella provincia di Roma, numeri indice anno base=2000



(*) I dati relativi al 2002 non sono disponibili

Fonte: "Rapporto Immobiliare 2008" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2008)

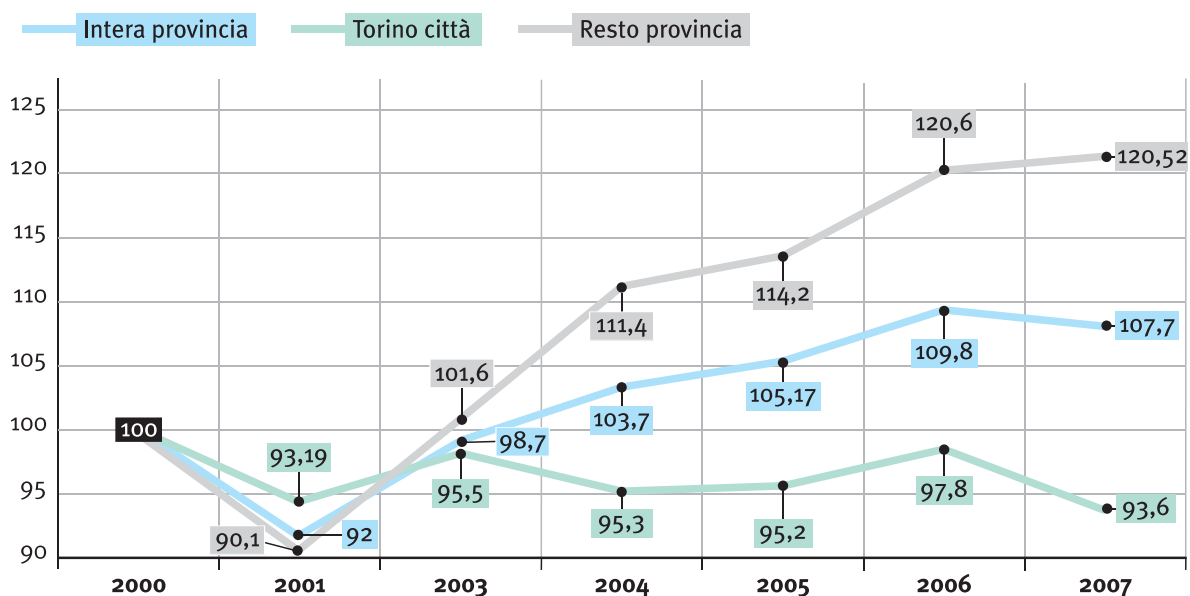
Grafico 2. 21 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007* nella provincia di Milano, numeri indice anno base=2000



(*) I dati relativi al 2002 non sono disponibili

Fonte: "Rapporto Immobiliare 2008" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2008)

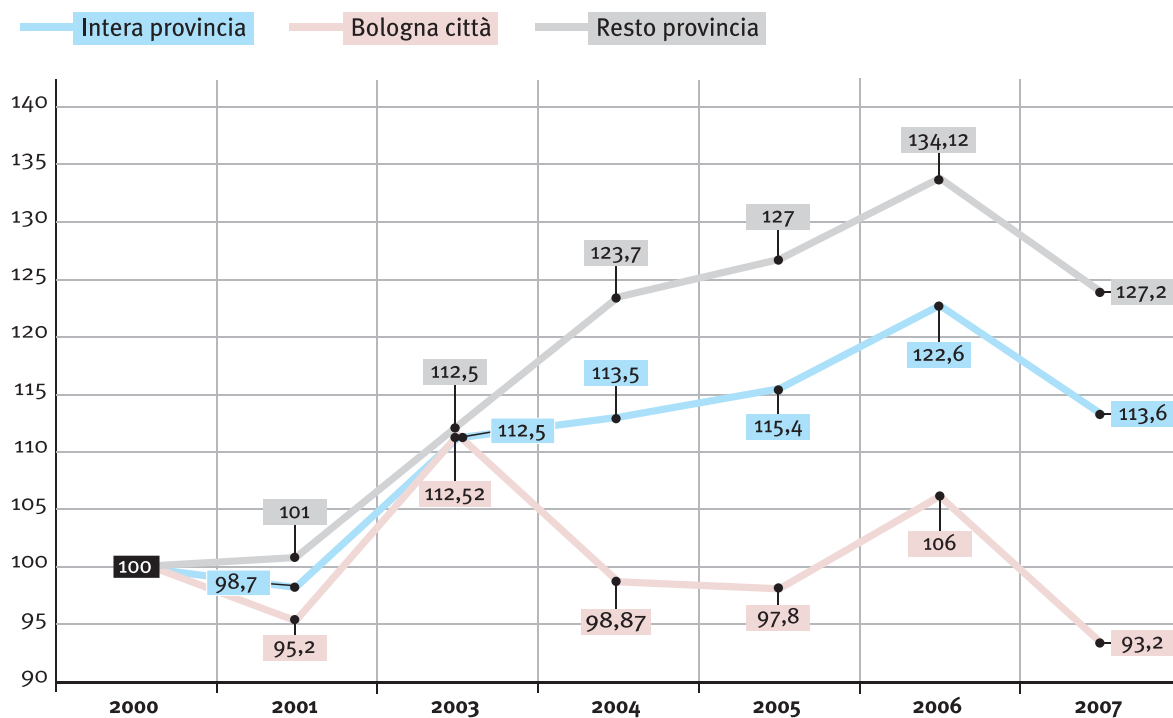
Grafico 2. 22 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007* nella provincia di Torino, numeri indice anno base=2000



(*) I dati relativi al 2002 non sono disponibili

Fonte: "Rapporto Immobiliare 2008" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2008)

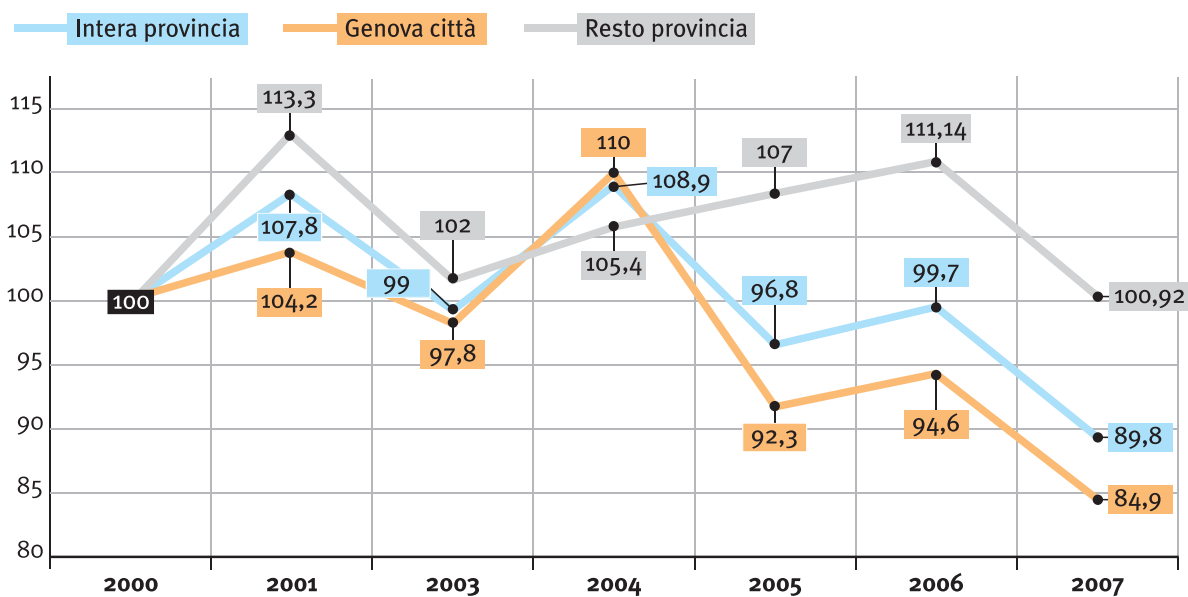
Grafico 2. 23 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007* nella provincia di Bologna, numeri indice anno base=2000



(*) I dati relativi al 2002 non sono disponibili

Fonte: "Rapporto Immobiliare 2008" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2008)

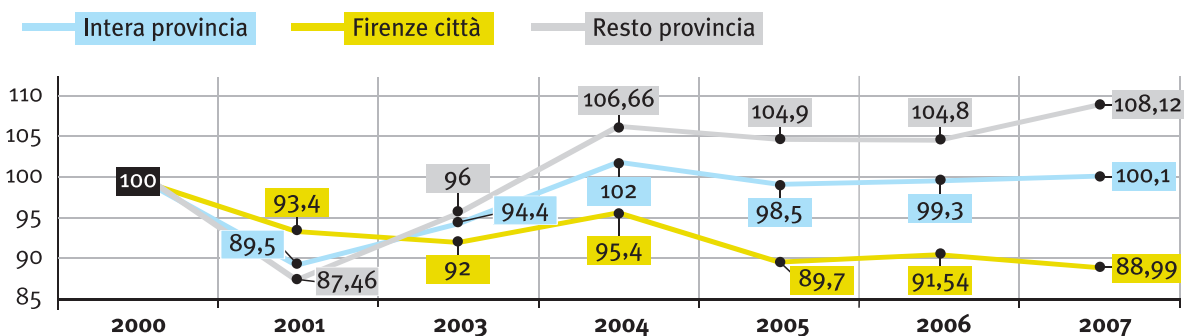
Grafico 2. 24 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007* nella provincia di Genova, numeri indice anno base=2000



(*) I dati relativi al 2002 non sono disponibili

Fonte: "Rapporto Immobiliare 2008" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2008)

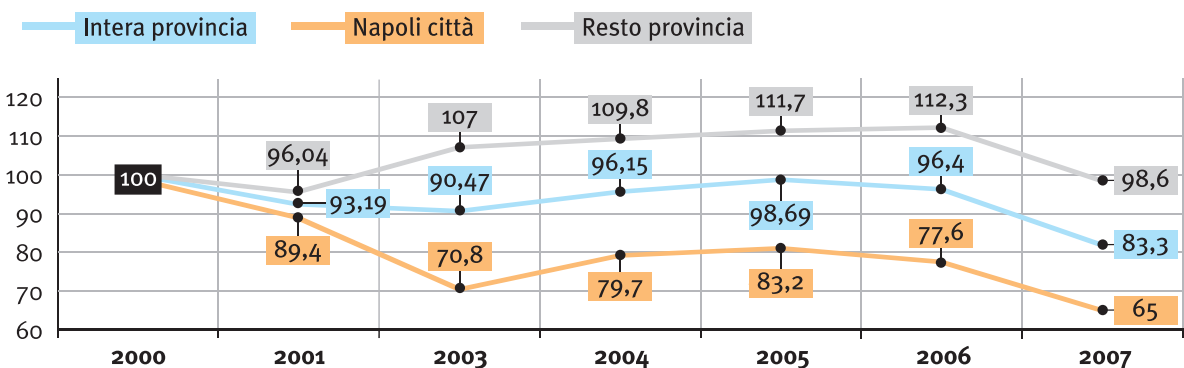
Grafico 2. 25 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007* nella provincia di Firenze, numeri indice anno base=2000



(* I dati relativi al 2002 non sono disponibili)

Fonte: "Rapporto Immobiliare 2008" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2008)

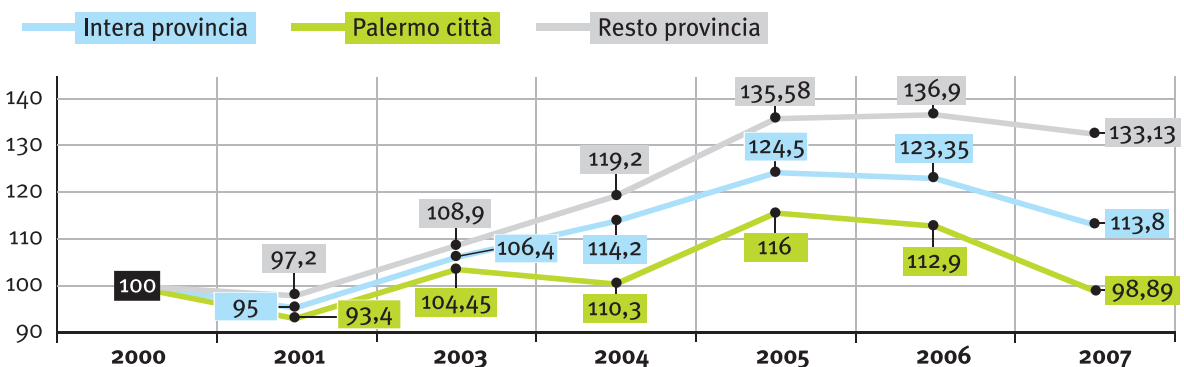
Grafico 2. 26 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007* nella provincia di Napoli, numeri indice anno base=2000



(* I dati relativi al 2002 non sono disponibili)

Fonte: "Rapporto Immobiliare 2008" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2008)

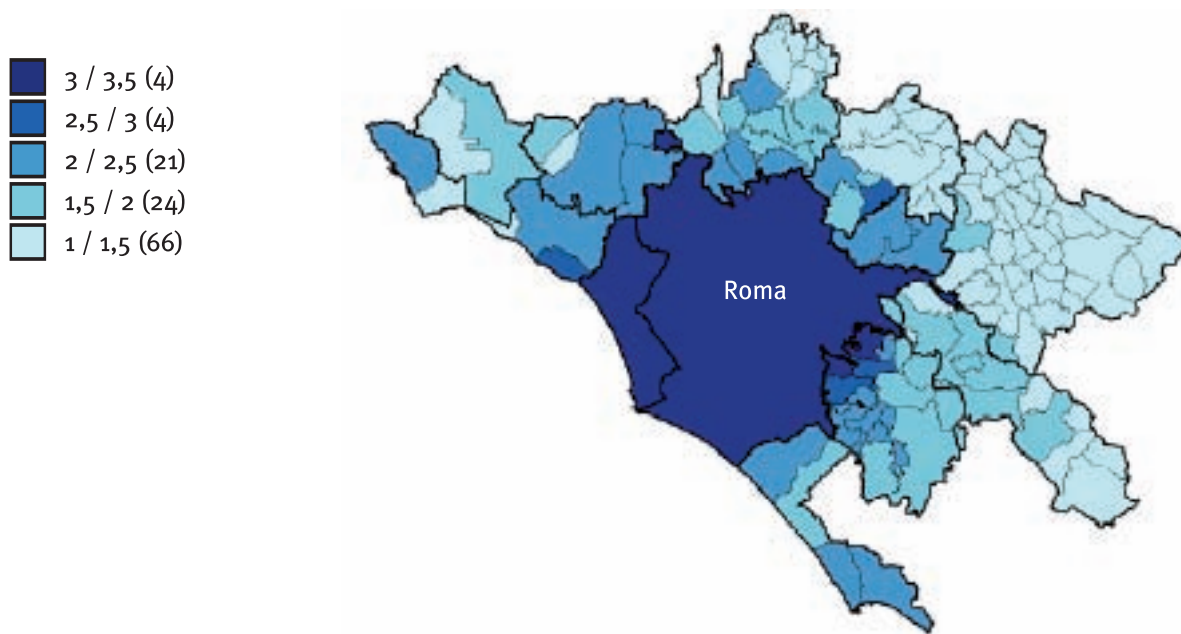
Grafico 2. 27 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007* nella provincia di Palermo, numeri indice anno base=2000



(* I dati relativi al 2002 non sono disponibili)

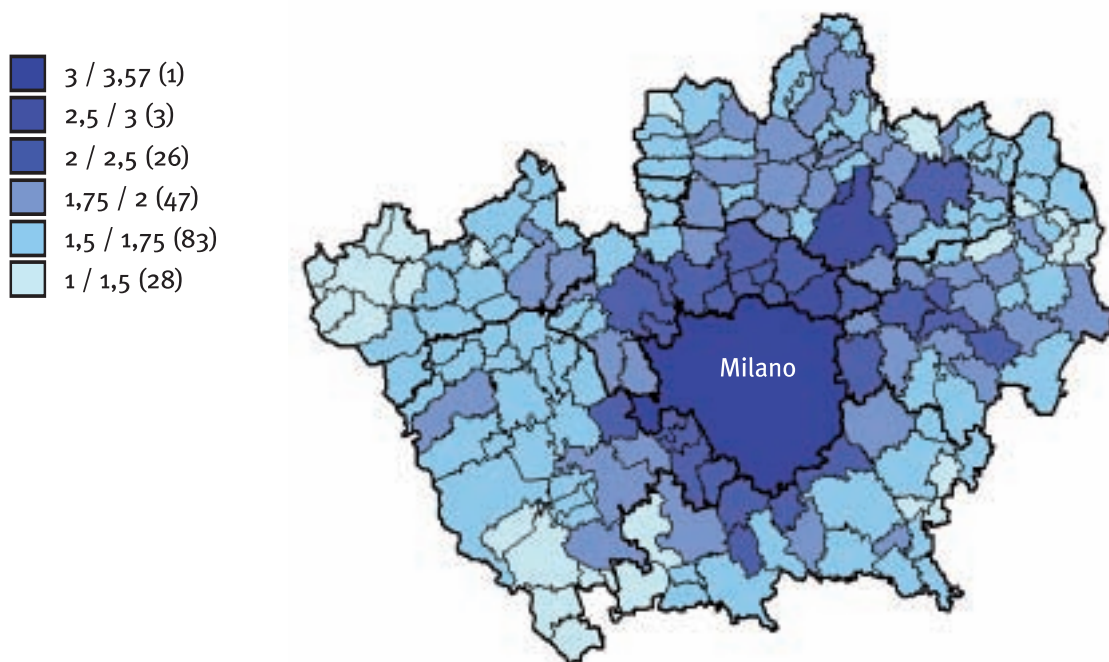
Fonte: "Rapporto Immobiliare 2008" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2008)

Figura 2.1 Differenziale delle quotazioni (I semestre 2007) rispetto al minimo provinciale (comune di Canterano) nei comuni della provincia di Roma



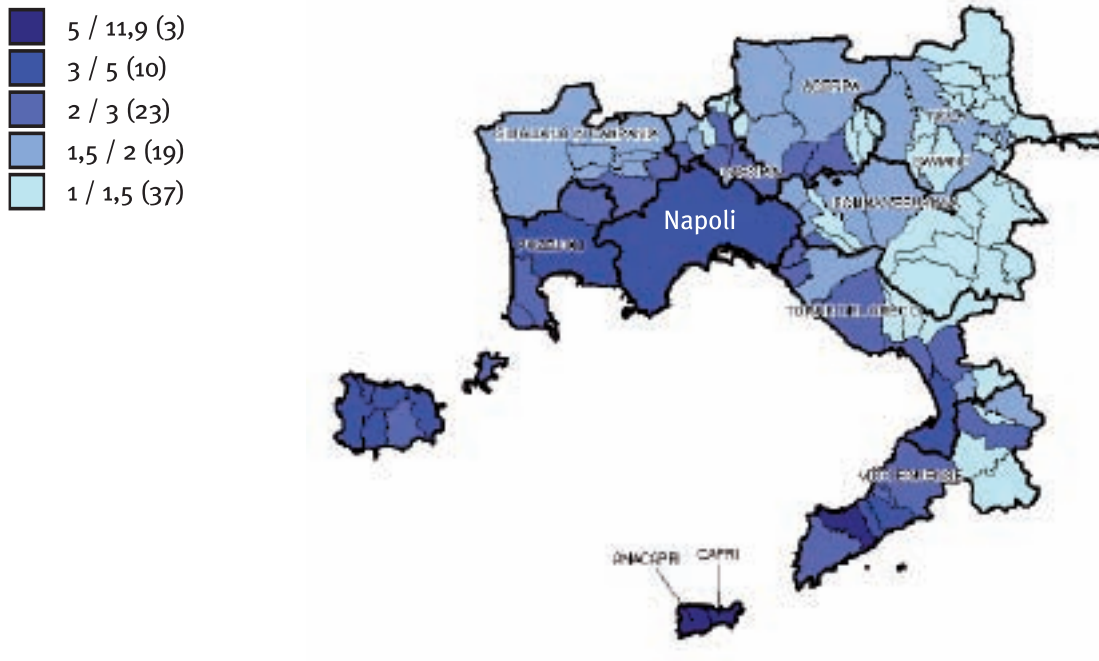
Fonte: "Nota Territoriale - Roma" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2007)

Figura 2.2 Distribuzione delle quotazioni II semestre 2007 nei comuni della provincia di Milano



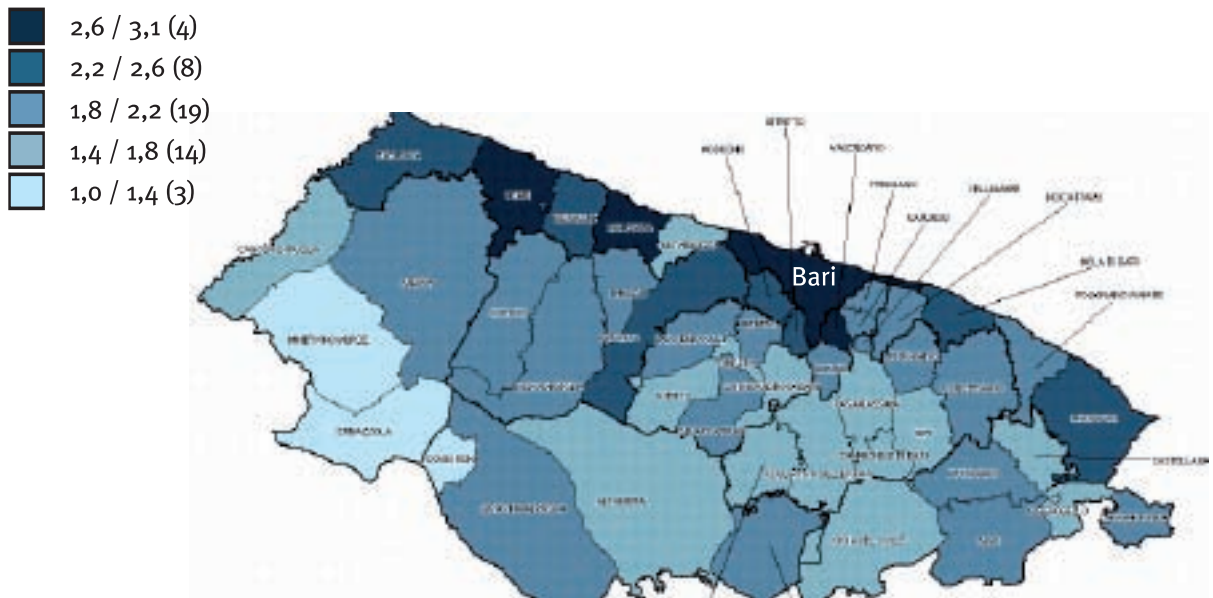
Fonte: "Nota Territoriale - Milano" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2007)

Figura 2.5 Differenziale valori rispetto al valore minimo II semestre 2007 nei comuni della provincia di Napoli



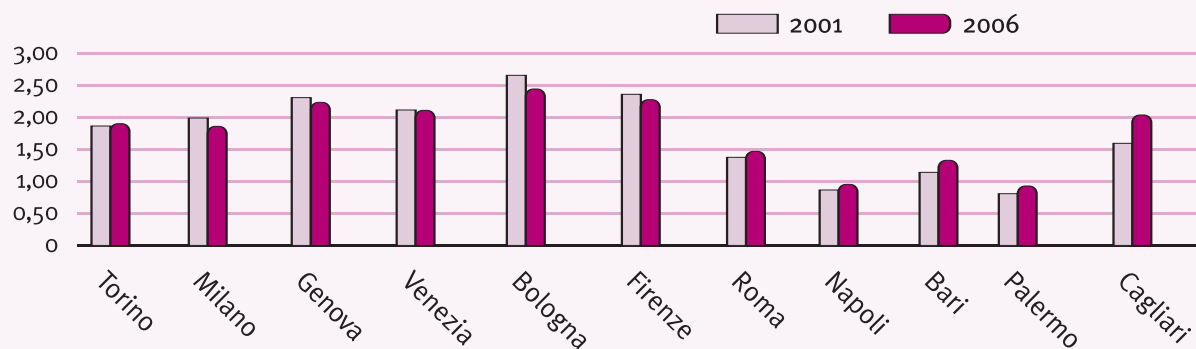
Fonte: "Nota Territoriale - Napoli" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2007)

Figura 2.6 Rapporto tra le quotazioni di riferimento comunali, relative al II semestre 2007, e la quotazione minima (individuata per il comune di Spinazzola), entrambe ponderate secondo lo stock immobiliare



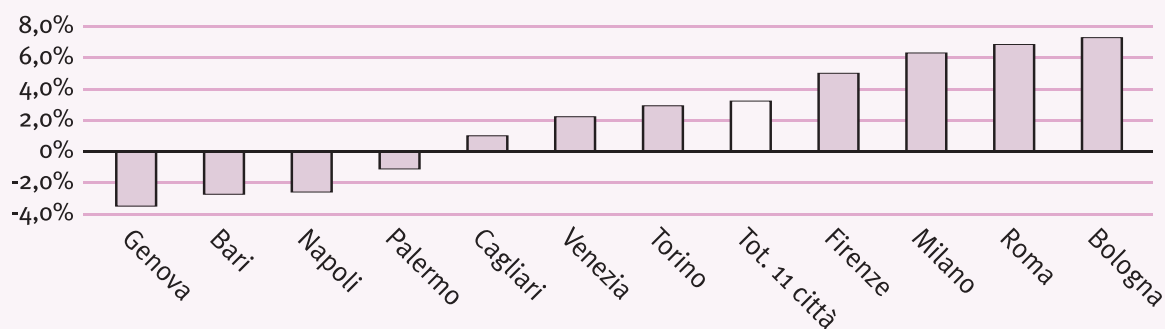
Fonte: "Nota Territoriale - Bari" Agenzia del Territorio, Osservatorio Mercato Immobiliare (2007)

Grafico 2. 28 Indice di vecchiaia: rapporto popolazione residente over 64/under 15, 2001 e 2006



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Geodemo" Istat (2008)

Grafico 2. 29 Variazione % popolazione residente nelle 11 città, 2007 e previsioni 2020



Fonte: elaborazione Cittalia su dati Istat

Indice dei Grafici e delle Tabelle

Nel capitolo

Tabella 2.1 Popolazione residente al 31 dicembre, 1991, 2000-2007

Tabella 2.2 Densità di popolazione nelle città (abitanti per km² di superficie comunale), 2006

Tabella 2.3 Tasso di variazione % della popolazione 1991-2000 per comuni, province e regioni

Tabella 2.4 Tasso di variazione % della popolazione 2001-2007 per comuni, province e regioni

Grafico 2.1 Capacità di attrazione di popolazione residente delle città rispetto alle province nel periodo 2001-2007

Grafico 2.2 Capacità di attrazione di popolazione residente delle città rispetto alle regioni nel periodo 2001-2007

Tabella 2.5 Stranieri residenti, 2001-2007

Tabella 2.6 Rapporto tra stranieri e popolazione residente ogni 100 abitanti, 2001 e 2007

Tabella 2.7 Tassi di variazione dei residenti stranieri, 2001-2007

Grafico 2.3 Tasso di variazione 2001-2007 dei residenti stranieri per comune e provincia

Grafico 2.4 Tasso di variazione 2001-2007 dei residenti stranieri per comune e regione

Tabella 2.8 Indice di Integrazione e ranking su 103 città, 2001

Tabella 2.9 Numero di compravendite del settore immobiliare residenziale nelle maggiori città metropolitane, valori assoluti, 2000-2007

Grafico 2.5 Andamento del numero di compravendite del settore immobiliare residenziale nelle maggiori città metropolitane, numeri indice anno base=2000, 2000-2007

Tabella 2.10 Superficie territoriale, chilometri quadrati, 1991 e 2004

Tabella 2.11 Variazioni % semestrali dei prezzi medi sintetici di abitazioni nel complesso, 2003-2008

Grafico 2.6 Variazioni % I semestre 2008 dei prezzi delle abitazioni, 2008

Grafico 2.7 Canone di mercato medio mensile per la locazione (abitazione tipo 90 mq, valori in euro del I semestre dell'anno), 2000 e 2007

Grafico 2.8 Canone di mercato medio mensile per la locazione (abitazione tipo 90 mq, valori in euro del I semestre dell'anno), variazione % 2000-2007

Tabella 2.12 Popolazione residente nelle 11 città, 2007, previsioni 2020, variazione % e in valore assoluto

In allegato

Grafico 2.9 Tassi di variazione % della popolazione 2001-2007 a livello comunale, provinciale e regionale, Nord-Ovest

Grafico 2.10 Tassi di variazione % della popolazione 2001-2007 a livello comunale, provinciale e regionale, Nord-Est

Grafico 2.11 Tassi di variazione % della popolazione 2001-2007 a livello comunale, provinciale e regionale, Centro

Grafico 2.12 Tassi di variazione % della popolazione 2001-2007 a livello comunale, provinciale e regionale, Sud

Grafico 2.13 Tassi di variazione % della popolazione 2001-2007 a livello comunale, provinciale e regionale, Isole

Grafico 2.14 Rapporto tra stranieri e popolazione residente ogni 100 abitanti, 2001 e 2007

Tabella 2.13 Popolazione residente per fasce di età al 31 dicembre 2006

Tabella 2.14 Popolazione straniera residente per fasce di età al 31 dicembre 2006

Tabella 2.15 Popolazione straniera residente al 31 dicembre 2007 per paese di origine, valori assoluti e percentuali (primi tre paesi)

Grafico 2.15 Tassi di variazione % 2001-2007 dei residenti stranieri per comune, provincia, regione e ripartizione geografica, Nord-Ovest

Grafico 2.16 Tassi di variazione % 2001-2007 dei residenti stranieri per comune, provincia, regione e ripartizione geografica, Nord-Est

Grafico 2.17 Tassi di variazione % 2001-2007 dei residenti stranieri per comune, provincia, regione e ripartizione geografica, Centro

Grafico 2.18 Tassi di variazione % 2001-2007 dei residenti stranieri per comune, provincia, regione e ripartizione geografica, Sud

Grafico 2.19 Tassi di variazione % 2001-2007 dei residenti stranieri per comune, provincia, regione e ripartizione geografica, Isole

Grafico 2.20 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007 nella provincia di Roma, numeri indice anno base=2000

Grafico 2.21 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007 nella provincia di Milano, numeri indice anno base=2000

Grafico 2.22 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007 nella provincia di Torino, numeri indice anno base=2000

Grafico 2.23 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007 nella provincia di Bologna, numeri indice anno base=2000

Grafico 2.24 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007 nella provincia di Genova, numeri indice anno base=2000

Grafico 2.25 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007 nella provincia di Firenze, numeri indice anno base=2000

Grafico 2.26 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007 nella provincia di Napoli, numeri indice anno base=2000

Grafico 2.27 Andamento del numero di compravendite nel settore immobiliare residenziale dal 2000 al 2007 nella provincia di Palermo, numeri indice anno base=2000

Figura 2.1 Differenziale delle quotazioni (I semestre 2007) rispetto al minimo provinciale (comune di Canterano) nei comuni della provincia di Roma

Figura 2.2 Distribuzione delle quotazioni II semestre 2007 nei comuni della provincia di Milano

Figura 2.3 Differenziali II semestre 2007 nei comuni della provincia di Torino

Figura 2.4 Differenziali quotazioni II semestre 2007 rispetto al valore minimo provinciale; provincia di Venezia

Figura 2.5 Differenziale valori rispetto al valore minimo II semestre 2007 nei comuni della provincia di Napoli

Figura 2.6 Rapporto tra le quotazioni di riferimento comunali, relative al II semestre 2007, e la quotazione minima (individuata per il Comune di Spinazzola), entrambe ponderate secondo lo stock immobiliare

Grafico 2.28 Indice di vecchiaia: rapporto popolazione residente over 64/under 15, 2001 e 2006

Grafico 2.29 Variazione % popolazione residente nelle 11 città, 2007 e previsioni 2020

3

**Il contesto economico:
struttura produttiva
e processo
di terziarizzazione.**





Cosa dicono i numeri

Più di un quinto del PIL italiano è realizzato nelle 11 città metropolitane; in particolare, Milano e Roma contribuiscono per il 60% al PIL delle città metropolitane e per il 12,5% a quello nazionale.

Nel periodo 1998-2008, il rapporto tra il PIL complessivo delle 11 città e il PIL nazionale ha mostrato una crescita del 6,8%.

Nel periodo 1998-2005 le città del Sud riducono il gap dalle città del Centro-Nord in termini di PIL pro capite.

I SLL delle 11 città metropolitane producono poco meno di un terzo del valore aggiunto nazionale.

In media, oltre l'80% del valore aggiunto delle città metropolitane è prodotto nel settore dei servizi.

Dal 2000 al 2006 le economie di Roma, Palermo, Napoli e Milano appaiono come le più dinamiche nel confronto con le altre maggiori aree metropolitane d'Italia.

Nel periodo 1996-2005 ha luogo un fenomeno parziale di convergenza economica nei SLL metropolitani in termini di produzione di valore aggiunto, che si concretizza in una riduzione delle distanze tra i SLL del Nord e quelli del Mezzogiorno.

Il fenomeno di terziarizzazione dell'economia delle città metropolitane si manifesta anche nelle dinamiche occupazionali per settore: a Roma, Palermo e Genova oltre l'80% degli occupati lavora nei servizi.

Le province di Roma, Genova, Napoli e Torino rappresentano un forte baricentro occupazionale rispetto al territorio regionale: oltre il 50% degli occupati della regione sono concentrati nell'area metropolitana.

Nelle città metropolitane del Sud si concentra una quota rilevante del lavoro inoccupato italiano. Le province di Bari, Palermo e Napoli hanno tassi di attività di poco superiori al 50%.

In questo capitolo viene analizzato il contesto economico relativo alle città metropolitane, ai rispettivi Sistemi Locali del Lavoro (SLL¹) e province. Le principali variabili prese in considerazione sono il PIL, l'occupazione e la dinamica delle imprese.

Nel paragrafo 3.1 viene esaminata la dinamica e la struttura del PIL delle città metropolitane, nei SLL e nelle province. I dati del PIL per le città metropolitane consentono di evidenziare il peso delle città rispetto al complesso dell'economia italiana ed ai territori circostanti e l'evoluzione nel tempo della capacità delle città di generare ricchezza. Dal punto di vista dinamico, si presenta l'evoluzione della struttura produttiva e quindi il processo di terziarizzazione, intrapreso dall'economia italiana e dalle città metropolitane.

Nel paragrafo 3.2 viene fornito un quadro del mercato del lavoro nelle province metropolitane, analizzato da diversi punti di vista. Le variabili esaminate sono il tasso di attività, la disoccupazione e la capacità di attrarre lavoratori. L'evoluzione della composizione settoriale del mercato del lavoro nelle province metropolitane offre un quadro in linea con quanto emerge nel paragrafo 3.1, in particolare circa il ruolo crescente del settore dei servizi. Infine, il paragrafo 3.3 illustra la vivacità dei settori produttivi regionali e provinciali delle città metropolitane attraverso la rilevazione della nascita di nuove realtà di impresa.

Anche per questo capitolo sono necessarie due precisazioni dal punto di vista metodologico. I dati aggiornati relativi al valore aggiunto a livello comunale sono di difficile reperibilità. Per questo motivo nel capitolo sono riportati i dati relativi al PIL comunale ottenuti attraverso l'utilizzo di una metodologia statistica, riportata in Appendice metodologica, che ha consentito la scomposizione del dato comunale da quello del resto della Provincia.

Le fonti statistiche ufficiali forniscono invece dati sui Sistemi Locali del Lavoro (SLL) e le Province. I SLL risultano preziosi perché rappresentano la migliore approssimazione utilizzabile per identificare l'area metropolitana, intesa come il comune di riferimento e l'area circostante che si lega - dal punto di vista delle attività economiche - al comune. Per quanto riguarda l'utilizzo delle province l'ipotesi - piuttosto ragionevole - su cui si basa l'analisi è che gli effetti delle grandi città metropolitane sulle province relative siano significativi e che quindi il dato provinciale rappresenti una buona proxy per l'analisi di fenomeni relativi alle città metropolitane.

1) Per una definizione di Sistemi Locali del Lavoro si veda l'Appendice metodologica.

3.1 La dinamica e la struttura del PIL nelle città metropolitane e nelle province

La Tabella 3.1 presenta i dati del PIL pro capite e in valore assoluto per le città metropolitane per l'anno 2005 e la quota percentuale del PIL provinciale prodotto nelle città considerate. Complessivamente, le 11 città contribuiscono alla formazione di un quinto della ricchezza prodotta dal paese (21,16%).

Tabella 3.1 Il PIL nelle città metropolitane (valore aggiunto ai prezzi base): valore pro capite, valore assoluto e quota città/provincia, 2005

	PIL pro capite (migliaia €)	PIL (milioni €)	Quota PIL città/prov. (%)
Milano	46,91	61.399	47,41
Roma	38,54	98.176	87,23
Bologna	38,19	14.274	50,49
Cagliari	37,00	5.934	44,00
Firenze	31,79	11.665	44,59
Torino	28,97	26.088	47,42
Genova	28,27	17.535	82,32
Venezia	27,97	7.545	37,02
Napoli	14,42	14.195	32,65
Bari	13,72	4.486	18,29
Palermo	13,40	8.922	50,06
	media Italia 21,73	tot. Italia 1.276.745	
Quota PIL 11 città/Italia		21,16%	

Fonte: elaborazione Cittalia su dati Istat e Banca d'Italia

Per quanto riguarda i valori assoluti, Milano e Roma mostrano valori molto superiori rispetto alle altre città: insieme contribuiscono per il 60% al PIL delle undici città e per il 12,5% a quello nazionale. Per quanto riguarda il PIL pro capite, è Milano la città con il valore più elevato (46.910 euro), seguita da Roma (38.540 euro) e Bologna (38.190 euro). Interessante è il dato di Cagliari, con un PIL pro capite pari a 37.000 euro, e pari ad oltre 2,5 volte quello di Napoli, Bari e Palermo (Grafico 3.8 in Allegato). Il contributo delle città metropolitane rispetto al PIL delle relative province è molto rilevante, anche se tale quota differisce tra città e città. In particolare, emerge come nel caso di Roma e Genova oltre l'80% del PIL provinciale sia realizzato dal comune capoluogo, mentre il restante 20% circa nell'area provinciale. Nelle città di Milano, Torino, Palermo e Bologna tale percentuale varia tra il 47% e il 50%, mentre Venezia e Napoli mostrano valori inferiori al 50%. A Bari, infine, poco meno di un quinto del PIL provinciale è prodotto nel comune capoluogo.

Nella Tabella 3.2 sono riportate le serie storiche dal 1998 al 2005 del PIL pro capite per le città metropolitane e la variazione percentuale nello stesso periodo. Emerge una dinamica positiva comune a tutte le città considerate. In particolare, le città che mostrano una crescita, in termini nominali, maggiore sono Bari (54,59%), Roma (48,52%), Milano (39,67%) e Palermo (37,45%). Sempre positiva ma meno marcata la crescita delle altre città.

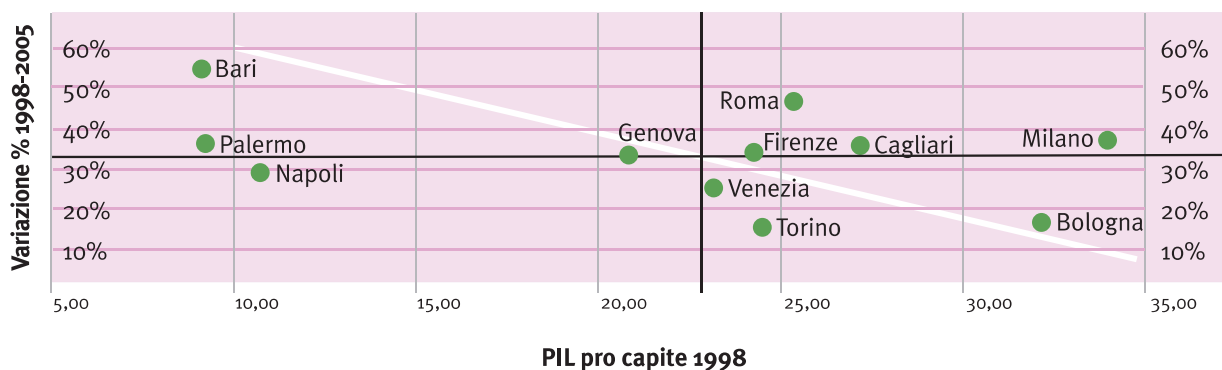
Osservando il Grafico 3.1 emerge un dato interessante dal punto di vista delle performance relative in termini di crescita del PIL pro capite nel periodo 1998-2005: si tratta di un evidente processo di convergenza. La maggior parte delle città, infatti, si con-

Tabella 3.2 PIL pro capite (valore aggiunto ai prezzi base) e variazione % 1998-2005, migliaia di euro

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	var. 1998-2005
Torino	24,97	26,37	27,74	27,87	28,24	28,22	28,89	28,97	16,02%
Milano	33,59	35,74	39,40	43,55	44,39	45,33	46,04	46,91	39,67%
Genova	21,24	22,17	23,98	25,97	26,30	27,40	28,53	28,27	33,10%
Venezia	22,41	23,40	24,75	25,46	26,47	26,92	27,79	27,97	24,79%
Bologna	32,92	34,37	35,54	35,40	36,66	36,30	37,29	38,19	16,01%
Firenze	24,09	25,90	27,43	28,40	29,64	30,48	31,02	31,79	31,97%
Roma	25,95	26,66	27,90	31,47	33,34	34,55	37,14	38,54	48,52%
Napoli	11,05	11,33	11,61	12,85	13,38	13,58	14,16	14,42	30,51%
Bari	8,88	10,30	10,67	12,94	13,27	13,50	13,62	13,72	54,59%
Palermo	9,75	9,81	10,65	11,56	12,36	12,79	13,06	13,40	37,45%
Cagliari	27,28	27,21	27,38	31,24	32,83	33,49	35,95	37,00	35,61%

Fonte: elaborazione Cittalia su dati Istat e Banca d'Italia

Grafico 3.1 Convergenza rispetto al PIL pro capite (valore aggiunto ai prezzi base), 1998-2005



Nota: il fatto che la maggior parte delle città tende a concentrarsi attorno alla retta di convergenza indica che le città che nel 1998 avevano valori di PIL inferiori sono quelle che sono cresciute maggiormente nel periodo 1998-2005 e viceversa

Fonte: elaborazione Cittalia su dati Istat e Banca d'Italia

centra intorno alla retta di convergenza. In altri termini, questo significa che le distanze tra le città si sono andate riducendo negli otto anni considerati. Le città che nel 1998 avevano livelli di PIL pro capite meno elevati rispetto alle altre - in particolare Palermo e Bari - sono al contempo quelle che nel periodo rilevato hanno compiuto miglioramenti più sostenuti. Fanno eccezione Milano e Roma (e Cagliari in misura minore), le quali presentano elevati tassi di crescita nel periodo mantenendo invariate le distanze rispetto alle altre città. In generale, sembra emergere un certo dualismo tra le città. Da un lato, Palermo e Bari mostrano una dinamica che tende a ridurre il gap che le separa dalle città del Centro-Nord in termini di ricchezza pro capite.

Dall'altro lato, Milano e Roma mostrano una immutata dinamicità che le mantiene "a distanza" dalle altre città.

Nel periodo 1998-2008, il rapporto tra il PIL complessivo delle 11 città e il PIL nazionale ha mostrato una crescita del 6,8% (Tabella 3.18 e Grafico 3.17 in Allegato). Tale dinamica, che incorpora una stima per il triennio 2006-2008, è stata elaborata sulla base dei livelli di PIL comunale. Con riferimento ai tassi di crescita, la dinamica del PIL delle città è superiore a quella del PIL Italia in tutti gli anni dell'intervallo di tempo considerato, ad eccezione del periodo 2002-2003, quando la crescita del PIL delle 11 città è inferiore di circa 3 decimi di punto percentuale (Grafico 3.18 in Allegato).

Tabella 3.3 PIL pro capite nelle province delle città metropolitane in ordine decrescente, euro, 2005

PIL pro capite, (migliaia €)

Milano	33,61
Bologna	29,84
Roma	29,46
Firenze	27,06
Venezia	25,64
Torino	24,56
Genova	23,07
Cagliari	17,55
Bari	15,38
Palermo	14,38
Napoli	14,07

Fonte: "Conti provinciali 2005", Istat (2008)

I dati relativi al PIL pro capite nelle province (Tabella 3.3) rafforzano quanto visto sopra relativamente alle città. Milano si conferma la provincia con la maggiore capacità di creazione di ricchezza rispetto alla popolazione residente, seguita da Bologna, Roma e Firenze. Seguono le altre province del nord, Venezia, Torino e Genova. In coda si posizionano Cagliari (il cui dato sulla provincia si distacca nettamente da quello relativo alla città), Bari, Napoli e Palermo. Questi dati sembrano far emergere le seguenti considerazioni: mentre la città di Roma registra il PIL pro capite più elevato tra le 11 città, a livello di provincia è terza, ad indicare che la ricchezza prodotta dalla Provincia in realtà si concentra quasi interamente a Roma. La medesima considerazione sembra valere anche per Cagliari. All'opposto Milano e Bologna: nelle rispettive province si concentrano attività capaci di contribuire, in maniera significativa, alla formazione della ricchezza.

Tabella 3. 4 Valore aggiunto nei SLL delle città metropolitane (valore aggiunto ai prezzi base, milioni di euro), 1996-2005*

	1996	2000	2001	2002	var% 1996-2002
Torino	32.224	37.884	41.500	43.413	34,72%
Milano	80.583	97.669	103.999	106.778	32,51%
Venezia	12.422	13.983	15.481	15.771	26,96%
Genova	13.329	15.779	16.681	16.558	24,23%
Bologna	16.683	19.482	21.768	22.382	34,16%
Firenze	17.259	20.791	18.932	19.368	12,22%
Roma	69.340	81.977	91.832	96.125	38,63%
Napoli	25.730	30.768	31.805	32.221	25,23%
Bari	14.006	16.402	12.197	12.448	-11,13%
Palermo	9.865	11.205	12.627	13.535	37,20%
Cagliari	6.656	7.693	8.998	9.046	35,91%
Tot. Italia	925.193	1.080.750	1.121.997	1.164.396	25,85%
Media 11 città	27.100	32,148	34.165	35.241	30,04%
Quota 11 città/Italia	32,22%	32,72%	33,50%	33,29%	-
		2003	2004	2005	var% 2003-2005
Torino		44.202	45.631	46.131	4,37%
Milano		111.156	115.500	115.694	4,08%
Venezia		16.689	17.495	17.902	7,27%
Genova		17.183	17.994	18.206	5,95%
Bologna		23.019	23.553	23.848	3,60%
Firenze		20.148	20.297	20.453	1,52%
Roma		98.077	105.693	108.099	10,22%
Napoli		33.102	33.623	33.648	1,65%
Bari		12.713	12.310	12.342	-2,92%
Palermo		13.887	14.150	14.461	4,13%
Cagliari		9.316	9.825	9.957	6,88%
Tot. Italia		1.202.731	1.249.757	1.276.745	6,15%
Media 11 città		36.317	37.825	38.249	5,32%
Quota 11 città/Italia		33,22%	33,29%	32,95%	-

(*) È opportuno sottolineare che le serie storiche 1996-2002 e 2003-2005 sono relative a una diversa classificazione dei SLL. La serie storica 1996-2002 fa riferimento ai SLL individuati con il Censimento della popolazione del 1991. La serie storica 2003-2004 fa riferimento ai SLL individuati con il Censimento della popolazione 2001. La variazione di classificazione dal 1991 al 2001 riflette un cambiamento nella "capacità di attrazione" del comune baricentro calcolata in funzione dei flussi dei lavoratori pendolari. Il calo del valore aggiunto di Bari dal 2003 è da imputare alla perdita di alcuni comuni e di addetti nella nuova classificazione dei SLL.

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "I Sistemi Locali del Lavoro", Istat (2008)

3.2 L'evoluzione della struttura produttiva: il fenomeno della terziarizzazione

L'evoluzione dei sistemi produttivi delle città metropolitane mette in risalto un generale processo di *ter-*

ziarizzazione dell'economia delle città.

L'unità di analisi è rappresentata dai SLL, che sono un riferimento particolarmente appropriato per la lettura dei fenomeni economici a livello di territorio come accennato sopra.

Tabella 3.5 Composizione percentuale del valore aggiunto nei SLL dei comuni metropolitani nel 1996 e nel 2005

	Composizione valore aggiunto 1996			Composizione valore aggiunto 2005		
	servizi	industria	agricoltura	servizi	industria	agricoltura
Torino	68,00%	31,80%	0,20%	72,95%	26,74%	0,31%
Milano	68,91%	30,90%	0,19%	75,14%	24,71%	0,15%
Venezia	71,43%	27,41%	1,17%	75,99%	22,95%	1,06%
Genova	80,22%	19,53%	0,26%	84,05%	15,77%	0,18%
Bologna	70,55%	28,34%	1,11%	72,24%	26,91%	0,85%
Firenze	71,22%	28,03%	0,75%	78,27%	21,36%	0,37%
Roma	85,69%	13,87%	0,44%	88,05%	11,63%	0,32%
Napoli	79,58%	19,38%	1,04%	82,86%	16,50%	0,64%
Bari	73,86%	20,50%	5,64%	78,93%	19,80%	1,28%
Palermo	83,72%	15,41%	0,87%	86,86%	12,48%	0,67%
Cagliari	76,92%	20,69%	2,39%	80,28%	18,35%	1,37%
Tot. Italia	67,67%	29,12%	3,22%	71,22%	26,58%	2,20%
Media 11 SLL metropolitani	75,46%	23,26%	1,28%	79,60%	19,75%	0,65%

Fonte: elaborazioni Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "I Sistemi Locali del Lavoro", Istat (2008)

Nella Tabella 3.4 sono riportate le serie storiche del valore aggiunto dei SLL metropolitani dal 1996 al 2005. I SLL sono stati parzialmente modificati dall'ISTAT a partire dal 2003, motivo per il quale i dati sono stati divisi in due distinte serie storiche: dal 1996 al 2002, e il biennio 2003-2005. Il primo dato che emerge riguarda l'incidenza dei SLL metropolitani dove nel 2004 è stato realizzato un terzo del valore aggiunto prodotto in Italia.

Nel periodo 1996-2002 i SLL delle città metropolitane fanno registrare un aumento percentuale superiore alla media nazionale con l'eccezione di Genova, Firenze e Bari. La città che mostra una crescita (in termini nominali) più marcata è Roma (+38,63%), seguita dalle città del Mezzogiorno, Cagliari (+35,91%) e Palermo (+37,20%).

Diverso invece il quadro relativamente al triennio 2003-2005: la variazione percentuale del valore aggiunto si presenta più eterogenea. L'andamento negativo di alcune città condiziona la media dei SLL metropolitani (+5,32%) che risulta inferiore alla media italiana (6,15%). Della crisi risentono soprattutto i SLL metropolitani del Sud: Bari (-2,92%) e Napoli (+1,65%), mentre tiene Cagliari (+6,88%). Tra i SLL metropolitani con il segno positivo spicca l'incremento di Roma (+10,22%), seguita a distanza da Venezia e Genova.

I dati della Tabella 3.5 (e Tabella 3.11 in Allegato) forniscono un quadro dell'evoluzione della composizione

del valore aggiunto nei SLL metropolitani rispetto ai settori agricoltura, manifatturiero e servizi.

La tabella 3.5 presenta la composizione percentuale dei settori nei SLL metropolitani nel 1996 e nel 2005. Nel 1996 i SLL a maggior vocazione terziaria erano Roma, il cui valore aggiunto nei servizi era pari all'85,69% del totale, Palermo (83,72%), Genova (80,22%) e Napoli (79,58%). In termini di composizione settoriale, sempre nel 1996, il SLL metropolitano a maggior vocazione industriale era rappresentato, senza particolare sorpresa, da Torino, che nel 1996 aveva realizzato il 31,80% del proprio valore aggiunto nell'industria. Seguivano Milano, Bologna e Firenze. Nel 1996 i SLL di Bari e Cagliari conservavano ancora una quota di valore aggiunto in agricoltura superiore alla media dei SLL metropolitani.

Nel 2005 Roma (88,05%), Palermo (86,86%) e Genova (84,05%) sono ancora i SLL metropolitani a maggior vocazione terziaria ed anzi rafforzano tale caratteristica. Maggiori cambiamenti si rilevano nel settore dell'industria. In termini di composizione settoriale, il SLL di Bologna passa al primo posto, pur riducendo la propria quota di valore aggiunto nel settore (26,91%). Le quote relative al settore dell'industria nei SLL di Milano e Torino scendono rispettivamente al 24,71% e al 26,74%. Da notare che nel 2005 l'incidenza media dell'industria nei SLL è pari al 19,75% rispetto al 26,58% dell'incidenza dell'industria in Italia.

Dal 1996 al 2005 l'incidenza dei SLL metropolitani rispetto all'Italia nel settore dei servizi si rafforza passando dal 35,89% al 36,96% (Tabella 3.11 in Allegato). Sempre nel settore dei servizi, il valore aggiunto di Roma e Milano è pari al 51,16% del totale dei SLL metropolitani nel 1996, e pari al 54,19% nel 2005. Rispetto all'Italia, il peso dei SLL di Roma e Milano passa, sempre relativamente ai servizi, dal 18,36% nel 1996 al 20% nel 2005. Relativamente al settore dell'industria, in termini di valori assoluti, il SLL milanese ha sempre un ruolo di primo piano seguito in questo caso dai SLL di Roma e Torino, che si conferma anche nel 2005.

Per concludere, come mostrano sinteticamente anche i Grafici 3.2 e 3.3, l'orientamento ai servizi dei SLL relativi alle città metropolitane costituiva un fenomeno già importante nel 1996 e si è andato rafforzando nel tempo arrivando a sfiorare l'80% del valore aggiunto nel 2005. In diminuzione l'incidenza del settore dell'industria e quello sempre più residuale dell'agricoltura.

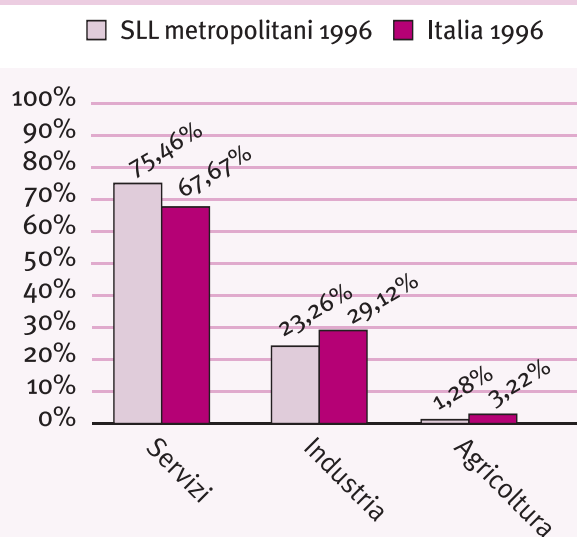
Le serie storiche 1996-2002 e 2003-2005 relative al valore aggiunto pro capite nei SLL metropolitani consentono di prendere in esame una misura di performance dei singoli SLL metropolitani (Tabella 3.12 in Allegato). Nel 2005 il SLL di Milano registra il valore più elevato, seguito da Bologna, Roma Firenze e Venezia. Chiudono i SLL metropolitani del Sud: Cagliari, Bari, Palermo e Napoli. Rispetto al 1996 non ci sono variazioni di particolare rilievo. Nel Grafico 3.4 viene riportata un'analisi grafica

per verificare la presenza o meno di un processo di convergenza nel periodo 1996-2005 per le città metropolitane. Pur con l'avvertenza che si tratta di due serie storiche leggermente diverse a seguito della già ricordata riclassificazione operata dall'ISTAT nel 2003, questa analisi costituisce un utile esercizio. Nel grafico si nota che per quanto riguarda alcuni SLL sembra evidenziarsi una progressiva riduzione della distanza iniziale, misurata in termini di valore aggiunto pro-capite nel 1996. In particolare i SLL Cagliari, Palermo e Napoli fanno registrare nel periodo 1996-2005 un aumento del valore aggiunto pro-capite superiore rispetto ai SLL di Torino, Bologna e Milano che nel 1996 mostrano i livelli più elevati. Mentre invece i SLL di Roma, Firenze e Venezia non evidenziano rallentamenti significativi rispetto ai SLL del Mezzogiorno. Pertanto, si può parlare di una riduzione delle distanze tra gli estremi.

Il Grafico 3.5 mostra l'andamento dei numeri indice relativo al valore aggiunto a prezzi concatenati² a partire dal 2000 fino al 2006 nelle maggiori province metropolitane. I dati danno conto di una maggiore vivacità del valore aggiunto nelle province di Roma, Palermo e Napoli, con una ripresa di Milano nel 2006. Roma è la provincia che esce meglio dal rallentamento generalizzato nel 2002; vistoso invece il calo di Torino sebbene in ripresa nell'ultimo anno considerato.

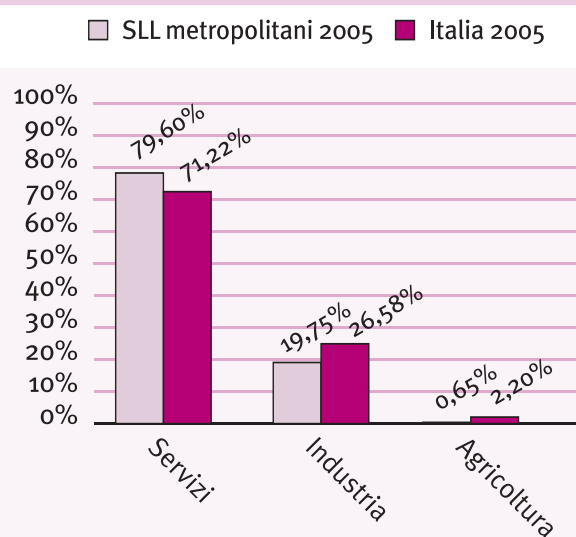
2) Per una definizione di "prezzi concatenati" si veda l'Appendice metodologica

Grafico 3.2 Composizione settoriale del valore aggiunto nei SLL e in Italia nel 1996



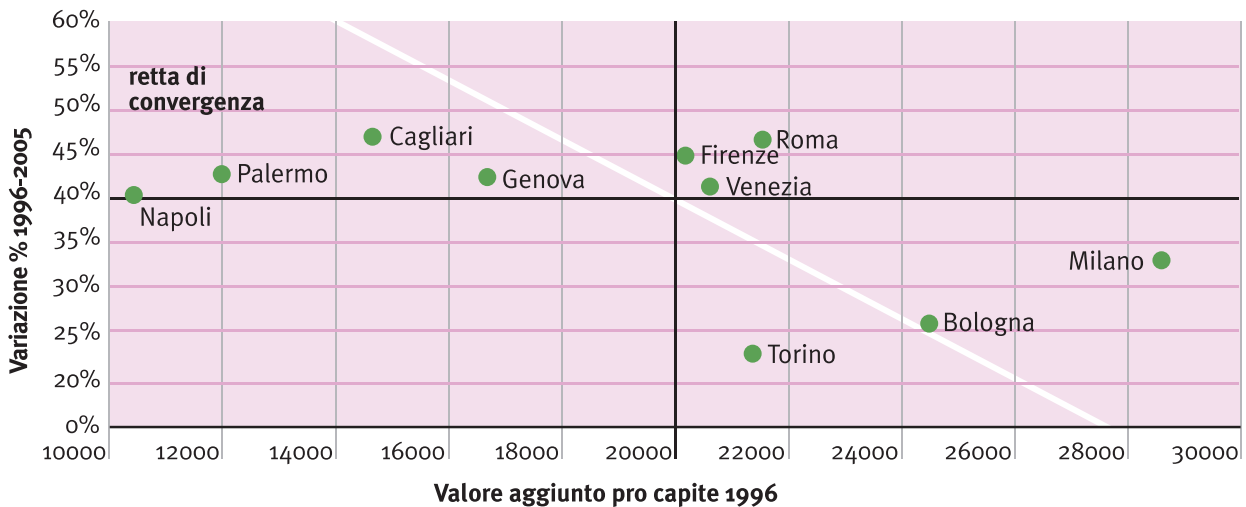
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni" Istat (2006)

Grafico 3.3 Composizione settoriale del valore aggiunto nei SLL e in Italia nel 2005



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni" Istat (2006), "I Sistemi Locali del Lavoro", Istat (2008)

Grafico 3.4 Convergenza del valore aggiunto pro capite nei SLL delle città metropolitane, 1996-2005

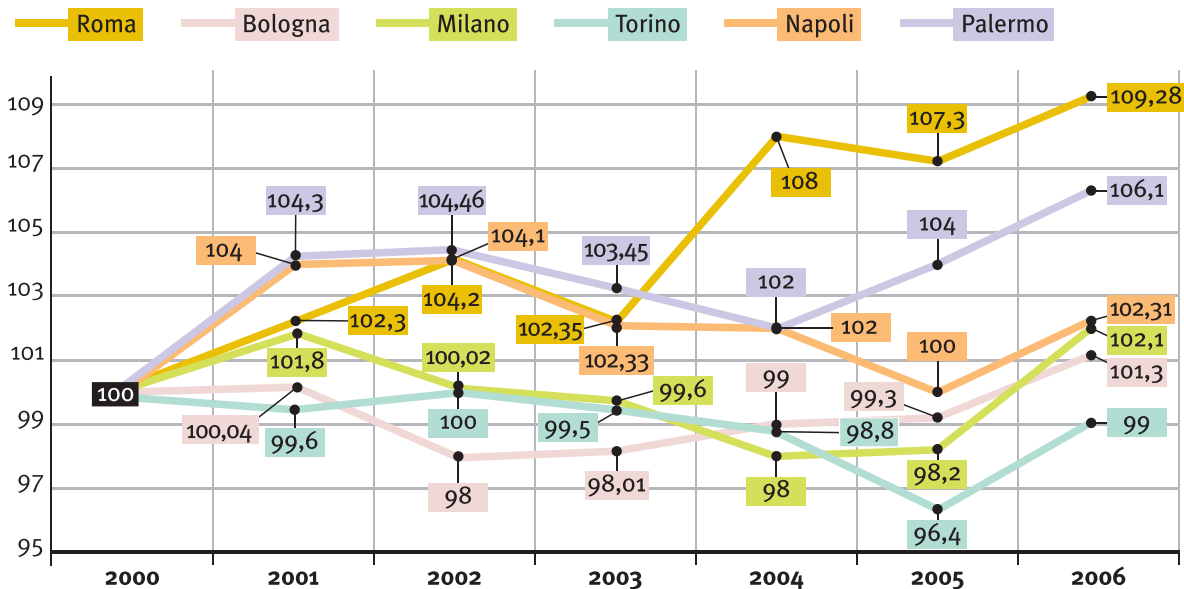


Nota: il SLL di Bari non è stato preso in considerazione poichè ha subito una riclassificazione consistente dal 2003 e pertanto risulta poco comparabile con la serie storica 1996-2002

Nota: la presenza di SLL lungo la retta di convergenza indica il fatto che gli SLL che avevano un valore aggiunto pro-capite inferiore nel 1996 sono anche quelli che hanno mostrato una crescita maggiore nel periodo 1996-2005. Il grafico mostra un avvicinamento tra SLL di Cagliari e Palermo rispetto a quelli di Milano, Bologna e Torino

Fonte: elaborazione su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "I Sistemi Locali del Lavoro", Istat (2008)

Grafico 3.5 Andamento dei numeri indice del valore aggiunto nelle maggiori province metropolitane, (valore aggiunto a prezzi concatenati al 2000), 2000-2006



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sull' economia romana, 2006-2007", Comune di Roma (2007)

Passando poi all'incidenza del valore aggiunto delle province metropolitane rispetto alle regioni, alla macro-area e all'Italia per settore di attività economica si nota (Grafico 3.9 in Allegato) come in tutte le

province metropolitane la quota di valore aggiunto realizzata nel settore dell'agricoltura sia inferiore alla rispettiva regione ed alla macroarea relativa. Per quanto riguarda il settore dell'industria (Grafico

3.10 in Allegato), le province metropolitane mostrano tutte una quota di valore aggiunto realizzata nell'industria generalmente inferiore alla rispettiva regione e macroarea, con la sola eccezione di Bari. Infine, nel settore dei servizi (Grafico 3.11 in Allegato), il quadro si inverte ed evidenzia, come già visto per i SLL metropolitani, un orientamento verso il terziario anche per le province metropolitane, dove l'incidenza del valore aggiunto nei servizi è maggiore rispetto alla regione e alla macroarea, con differenze più marcate nelle province di Roma, Napoli, Palermo e Genova.

3.3 Il mercato del lavoro nelle province metropolitane

Come già anticipato all'inizio del capitolo, in mancanza di dati relativi al mercato del lavoro per le città, l'unità di analisi è costituita dalle province relative alle città metropolitane, che vengono messe a confronto con le aree territoriali circostanti.

Nella Tabella 3.6 sono riportati i tassi di disoccupazione relativi all'anno 2007 per le province (disaggregati anche per il sesso), regioni e Italia, con l'indicazione degli scarti relativi. Dalla Tabella 3.6 e dal Grafico 3.12 (in Allegato), si evince come tutte le province metropolitane del Nord registrano tassi di disoccupazione ben al di sotto della media italiana, ma solo le province di Genova e Venezia mostrano un tasso di disoccupazione inferiore alla media regionale.

Nel Centro Sud (Grafico 3.13 in Allegato), solo le province di Firenze e Roma hanno un tasso di disoccupazione inferiore alla media italiana. Inoltre, solo la

capitale ha anche un tasso di disoccupazione inferiore al Lazio. Per quanto riguarda le province del Sud, invece, tutte mostrano tassi di disoccupazione superiori alla media nazionale. Infine solo le province di Bari e Cagliari mostrano tassi inferiori alle rispettive regioni.

Nel Grafico 3.6 sono riportati i tassi di occupazione totali, maschili e femminili definiti relativamente alla forza lavoro nel 2007. Le province del Nord mostrano tassi di attività superiori rispetto a quelle del Centro-Sud con distanze di circa 15 punti percentuali. Al Nord sono la provincia di Bologna, Milano e Firenze a mostrare tassi di occupazione più elevati. Analizzando la differenziazione per sesso appare subito evidente la maggiore partecipazione al mercato del lavoro delle donne nelle città del Nord rispetto a quelle del Sud. La città più "virtuosa" sul piano delle pari opportunità risulta essere Bologna, in cui la distanza tra l'occupazione maschile e femminile è pari a 13 punti percentuali. Bari, Napoli e Cagliari sono, invece, le città dove la distanza di genere nella partecipazione al mondo del lavoro risulta essere maggiore.

L'Indice di polarizzazione³ misura la capacità del sistema produttivo di una provincia di attrarre lavoratori della relativa regione. Dal Grafico 3.7 emerge la capacità attrattiva della provincia di Roma all'interno della regione Lazio. Seguono le province di Genova, Napoli e Torino, mentre Bologna è in ultima posizione. È evidente pertanto che province importanti come Roma e Bologna possono eserci-

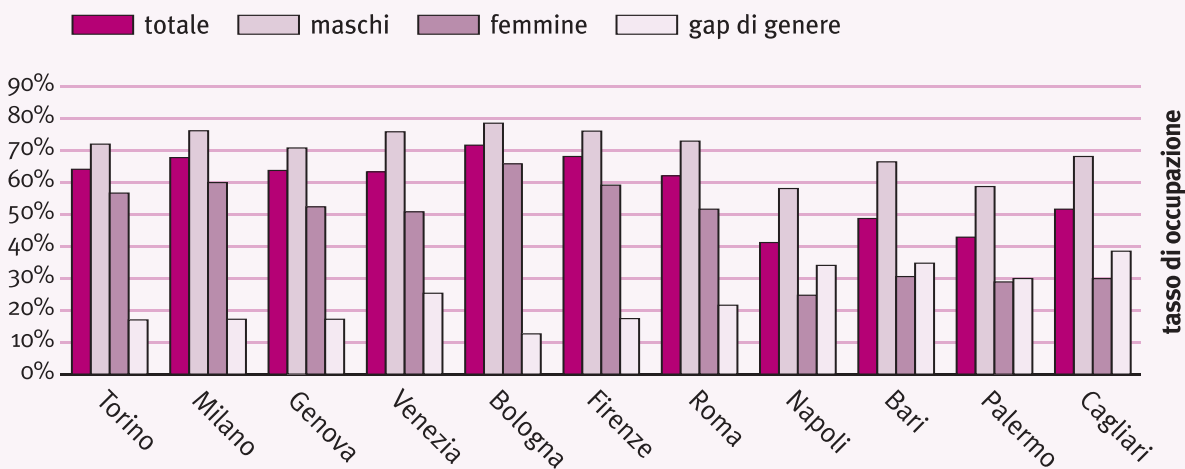
3) L'indice di polarizzazione è calcolato come rapporto tra numero di occupati nella provincia e numero di occupati nella relativa regione

Tabella 3. 6 Tasso di disoccupazione per le province e regioni delle città metropolitane, differenze province-regione e province-Italia, 2007

	provincia	provincia maschi	provincia femmine	regione	Italia	scarto provincia/regione	scarto provincia/Italia
Torino	4,70	4,20	5,30	4,20	6,10	0,5	-1,4
Milano	3,80	3,30	4,40	3,40	6,10	0,4	-2,3
Genova	4,40	3,90	4,90	4,80	6,10	-0,4	-1,7
Venezia	2,90	2,20	4,00	3,30	6,10	-0,4	-3,2
Bologna	3,50	2,00	5,30	3,40	6,10	0,1	-2,6
Firenze	4,40	2,80	6,40	4,30	6,10	0,1	-1,7
Roma	5,80	4,90	7,10	6,40	6,10	-0,6	-0,3
Bari	9,70	7,90	13,10	11,20	6,10	-1,5	3,6
Napoli	12,40	10,80	16,10	11,20	6,10	1,2	6,3
Palermo	15,50	13,10	19,90	13,00	6,10	2,5	9,4
Cagliari	9,40	6,50	14,00	9,90	6,10	-0,5	3,3

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Grafico 3.6 Tasso di occupazione (15-64 anni) totale, maschile e femminile e gap di genere* nelle province delle città metropolitane, percentuale, 2007



* Il gap di genere è calcolato come differenza tra occupati maschili e femminili

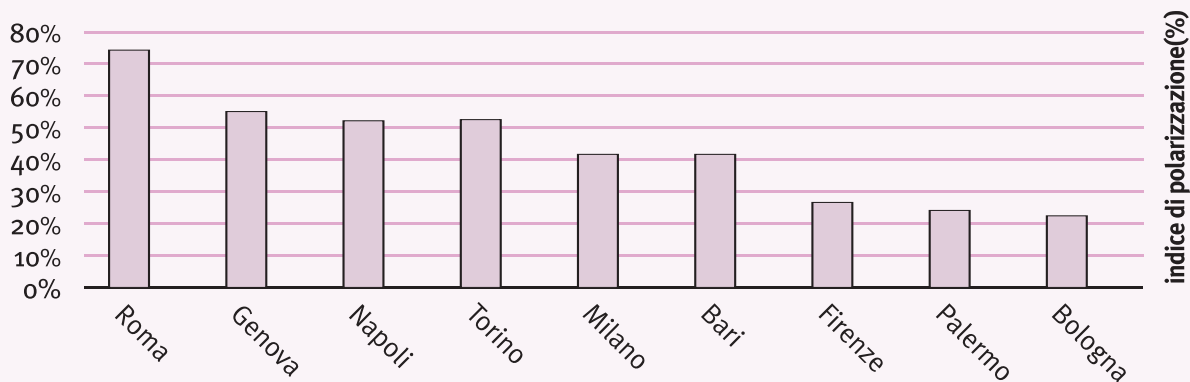
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

tare un ruolo diverso in termini di occupazione nel contesto territoriale. In generale, le province con più elevato Indice di polarizzazione (Roma, Genova, Napoli e Torino) tendono a costituire il fulcro della regione in termini di creazione di opportunità occupazionali. Nelle altre province metropolitane- in particolare Firenze e Bologna che presentano elevati tassi di occupazione - il territorio provinciale non esercita un ruolo centrale di attrattore di occupati. Questo è probabilmente dovuto al fatto che queste ultime province sono inserite in un contesto meno sbilanciato verso il "centro" e

costituito da realtà produttive rilevanti distribuite più uniformemente su tutto il territorio regionale.

Nell'ultima parte di questo paragrafo viene presa in esame la composizione settoriale dei sistemi produttivi delle province metropolitane in termini di occupati relativamente al 2007. Nelle Tabelle 3.13, 3.14 e 3.15 (in Allegato) sono riportate le percentuali di occupati (anno 2007) nelle province metropolitane, nelle relative regioni e macroaree rapportati all'Italia. Dalla Tabella 3.13 in Allegato si evince il contributo in termini di occupati nel settore

Grafico 3.7 Indice di polarizzazione regionale dell'occupazione, percentuale, 2005*



(*) Mancano i dati relativi alle città di Venezia e Cagliari

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2007)

dell'agricoltura soprattutto del Mezzogiorno. Le province di Milano, Genova, Bologna e Firenze presentano valori inferiori all'1%. Per quanto riguarda l'industria spicca il dato delle province di Milano e Torino al Nord, e Roma e Napoli al Centro - Sud (Tabella 3.14 in Allegato). Degno di nota è il valore della regione Lombardia rispetto all'Italia. Infine passando ai servizi (Tabella 3.15 in Allegato) Milano e Roma confermano la loro importanza nel settore. I grafici 3.14, 3.15 e 3.16 in Allegato riportano invece la distribuzione per settore degli occupati (anno 2007).

Per quanto riguarda gli occupati relativi al settore dell'agricoltura (Tabella 3.13 e Grafico 3.14 in Allegato), è evidente innanzitutto la scarsa incidenza del settore nelle province metropolitane rispetto alle relative regioni e macroaree. Le province di Bari, Palermo e Cagliari presentano valori elevati riflettendo il relativo peso del settore agricolo in

Tabella 3.7 Tassi di crescita provinciale delle imprese I e II trimestre 2008

anni	iscrizioni	cessazioni	saldo	tasso di crescita
2003	389.342	304.728	84.614	1,45%
2004	425.510	320.536	104.974	1,78%
2005	421.291	324.603	96.688	1,61%
2006	423.571	350.238	73.333	1,21%
2007	436.025	390.209	45.816	0,75%

Fonte: "Rapporto Movimprese 2007", Unioncamere Infocamere, 2007

Puglia, Sicilia e Sardegna.

Nel settore dell'industria (Tabella 3.14 e Grafico 3.15 in Allegato) emerge la caratterizzazione industriale della provincia di Torino e Bologna al Nord, e Bari e Napoli al Sud. Evidente anche lo scarso peso in termini occupazionali del settore dell'industria nella provincia di Roma.

Infine nel settore dei servizi (Tabella 3.15 e Grafico 3.16), si conferma il processo di terziarizzazione delle economie metropolitane anche in termini di occupazione nelle relative province. In tutte le undici province metropolitane, infatti, il peso del settore dei servizi è sistematicamente superiore alle relative regioni con le province di Roma, Palermo e Genova che raggiungono valori prossimi all'80%.

3.4 L'imprenditorialità nelle città

Il 2007 ha registrato in Italia un tasso di crescita delle imprese italiane pari allo 0,75%, il valore più basso negli ultimi cinque anni (Tabella 3.7). Le regioni che mostrano una maggiore vivacità in termini di nascita di nuove imprese sono soprattutto il Lazio e la Lombardia, che insieme hanno determinato il 54,3% di tutto il saldo complessivo (Tabella 3.16 in Allegato). Il rallentamento si manifesta soprattutto nelle regioni meridionali e del Nord-Est. Il saldo positivo è dato da un elevato numero di nuove imprese ma è bilanciato da un tasso elevato di cessazione di imprese, sintomo, da un lato, di vitalità del sistema produttivo, ma anche di una crisi internazionale che si riflette soprattutto sull'economia di alcune regioni italiane.

Nel 2007 è stato il Centro l'area trainante nella cre-

Tabella 3.8 Riepilogo dei principali indicatori di nati-mortalità delle imprese, graduatoria provinciale per saldo in valore assoluto, 2007

Province	iscrizioni	cessazioni	saldo	tasso di crescita	ranking tot. province
Roma	33.690	22.696	10.994	2,68%	1
Milano	30.336	24.120	6.216	1,40%	2
Torino	19.524	16.467	3.057	1,32%	3
Napoli	19.355	17.203	2.152	0,82%	4
Palermo	6.302	5.230	1.072	1,11%	8
Bari	9.770	8.735	1.035	0,64%	9
Firenze	8.071	7.389	682	0,62%	18
Bologna	7.134	6.630	504	0,51%	30
Cagliari	4.764	4.616	148	0,20%	58
Genova	5.779	5.918	-139	-0,16%	90
Venezia	5.784	5.943	-159	-0,20%	92

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto Movimprese 2007", Unioncamere-Infocamere, 2007

scita complessiva del sistema imprenditoriale italiano. Ciò grazie al ruolo della Toscana e soprattutto del Lazio, in cui si è registrato un tasso di crescita superiore a quello medio nazionale: rispettivamente l'1,05% e il 2,19%, contro lo 0,75% complessivo. Il Centro, realizza il 22,0% di tutte le nuove iscrizioni e solo il 19,9% delle cessazioni. Questa divergenza fra le due variabili ha generato un saldo positivo pari in valore assoluto a 17.961 unità e che, in termini relativi, rappresenta il 39,2% del saldo totale nazionale. Al di sopra della media anche il contributo del Nord-Ovest (+0,99%).

Tabella 3. 9 Serie storica delle iscrizioni, delle cessazioni e del tasso di crescita nel I trimestre di ogni anno, 2000-2008

	Iscrizioni	Cessazioni	Tasso di crescita I trimestre
2000	115.986	124.090	-0,14%
2001	130.228	123.222	0,12%
2002	121.762	119.358	0,04%
2003	125.864	127.833	-0,03%
2004	125.864	127.627	-0,03%
2005	126.849	119.373	0,12%
2006	137.156	137.333	0,00%
2007	142.416	156.624	-0,23%
2008	130.629	152.443	-0,36%

Fonte: dati "Rapporto Movimprese 2008", Unioncamere Infocamere, 2008

Tabella 3. 10 Tassi di crescita provinciale delle imprese I e II trimestre 2008

	Tasso di crescita I trimestre	Tasso di crescita II trimestre
Torino	-0,21	0,71
Milano	0,34	0,74
Genova	-0,83	0,56
Venezia	-0,69	0,42
Bologna	-0,09	0,96
Firenze	-0,20	0,55
Roma	0,38	0,67
Napoli	-0,16	0,27
Bari	-1,34	0,56
Palermo	-0,55	0,33
Cagliari	-0,59	0,44

Fonte: dati "Rapporto Movimprese 2008", Unioncamere Infocamere, 2008

All'interno di quest'area, però, solo la Lombardia ha fatto registrare un tasso di crescita (1,29%) superiore a quello nazionale (0,75%), a differenza di Piemonte (0,69%), Valle d'Aosta (0,48%) e Liguria (0,17%). Nelle altre due circoscrizioni (Nord-Est e Mezzogiorno), le cessazioni di attività si sono notevolmente avvicinate alle nuove iscrizioni e, come conseguenza, è risultato minore sia il contributo al saldo complessivo, sia il tasso di crescita delle imprese delle due aree. In particolare, il Sud e le Isole hanno determinato solo un quinto (20,4%) del saldo complessivo, mentre il Nord-Est solo un ventesimo (5,3%).

Passando infine ad esaminare gli indicatori di natalità-mortalità a livello provinciale, le province metropolitane di Roma, Milano, Torino e Napoli, Palermo e Bari sono tra le prime dieci posizioni (Tabella 3.8). La provincia di Roma in particolare mostra un tasso di crescita quasi doppio rispetto a quello di Milano in linea tra l'altro con la performance della regione Lazio 2,19%. Anche nel caso di Milano, il tasso di crescita provinciale, pari all' 1,40% si riflette sulla performance regionale pari al 1,29%.

Nella tabella 3.9 sono riportati anche i dati relativi al primo trimestre 2008. Il calo del tasso di crescita nel primo trimestre del 2008 risulta ancora più marcato di quello del 2007 ed il più elevato dal 2000. Similmente la ripresa relativa al secondo trimestre 2008 (Tabella 3.17 in Allegato) è inferiore a quella degli anni precedenti.

Relativamente ai tassi di crescita per province (Tabella 3.10), nel primo trimestre solo Roma e Milano mostrano tassi di crescita positivi. Nel secondo trimestre i tassi di crescita sono tutti positivi con Bologna, Milano e Torino in testa. I primi dati del 2008 mostrano quindi una continuità nella flessione a livello generale, ed una bassa differenziazione tra le province metropolitane.

Città, snodi delle relazioni economiche e dei processi di terziarizzazione

L'economia globale, quale è quella attuale, è articolata intorno a reti di città⁴; sono gli snodi delle relazioni economiche e culturali globali, i nodi nella rete degli scambi internazionali.

Le città sono “le lepri del capitalismo”⁵, i centri propulsivi capaci di dare valore alle energie dei singoli individui e delle imprese, sono luoghi di creazione di benessere, di ricchezza economica, di idee innovative, di progetti sostenibili di sviluppo territoriale. Le città competitive sono punti di scambio e di confronto, non solo economico ma anche culturale e politico, poli di sviluppo, nodi vitali in una rete di relazioni che abbraccia ormai tutto il mondo⁶.

La globalizzazione economica pone nuove sfide per le città e, di conseguenza, per le politiche urbane: la competitività non dipende più solo da fattori quali una forte base industriale, la posizione geografica o l'accumulo di capitale.

Essa dipende (e dipenderà sempre più) da sistemi efficienti di mobilità, da servizi di base adeguati, da risorse umane qualificate e da una certa flessibilità istituzionale⁷. Così le città moderne non sono solo una concentrazione di risorse e persone, sono *hub* commerciali, culturali di informazioni e industrie, i luoghi dove si concentrano le maggiori funzioni dell'economia globale.

4) S. Sassen, *Le città nell'economia globale*, (2003).

5) S. Mariotti, *Globalizzazione e città: le lepri del capitalismo*, (2006).

6) “I territori urbani (sono) sempre più importanti per i processi di accumulazione nell'economia globale e, in quanto spazi nei quali si concentrano le attività umane, le città sono divenute snodi degli scambi sociali a livello globale” E. D'Albergo, C. Lefevre, *Le strategie internazionali delle città*, (2007).

7) J. Borja, M. Castells, *La città globale*, (2002).

Ne è una conferma il fatto che nei paesi sviluppati, esse producono oltre l'80% del PIL⁸.

L'economia italiana - e quindi quella delle sue città - ha vissuto, negli ultimi decenni, un mutamento strutturale, un processo che ha portato ad una profonda ristrutturazione del tessuto produttivo locale: il settore dell'industria, infatti, ha perso progressivamente importanza, sia in termini di produzione di valore aggiunto che di occupazione, a favore di un forte incremento del comparto dei servizi. Si tratta di un fenomeno presente in tutte le economie europee avanzate: dalla Gran Bretagna alla Francia, dalla Germania al nostro paese, dove questo processo di terziarizzazione (come ampiamente descritto dai dati nel corso di questo capitolo), pur essendo partito in ritardo rispetto ai paesi di prima industrializzazione, ha ormai assunto comportamenti analoghi⁹.

Diverse sono le spiegazioni che sono state date a tale processo di terziarizzazione dell'economia, ma quella più accreditata la vede come un'evoluzione naturale delle economie avanzate, un fenomeno strutturale presente in tutte le principali economie, nelle quali si è assistito ad una crescente integrazione dei servizi con il sistema produttivo. Quello che si è verificato è stato, cioè, una sempre maggiore interconnessione tra i due comparti: negli anni, il settore industriale ha avviato un processo di esternalizzazione di alcuni servizi e attività che un tempo venivano svolti internamente all'azienda e che ora invece vengono erogati da imprese diverse. Sono stati soprattutto i servizi *knowledge based*, cioè ad alta densità di conoscenza, a trascinare questo processo di terziarizzazione delle economie avanzate: comunicazioni, servizi di intermediazione finanziaria e monetaria, pubblicità, analisi di mercato, progettazione e design nonché i servizi alle imprese: trasporti, logistica, elaborazione dati, attività legali, ... Il terzo settore fornisce, pertanto, una serie di input

8) UN Habitat, *State of the world's cities 2006/7. The Millenium Development Goals and Urban Sustainability: 30 years of shaping the Habitat Agenda*, (2006).

9) Nel 2006, nell'Europa a 27 paesi, complessivamente, il settore dei servizi ha contribuito per il 71,5% alla formazione del PIL (a cui va aggiunto il 6,2% del settore delle costruzioni, per un totale di poco inferiore al 78%), a fronte del 20,3% dell'industria e solamente dell'1,9% dell'agricoltura. (Fonte: Europe in Figures, Eurostat Yearbook 2008). Nello stesso anno, la quota di valore aggiunto italiano prodotta dai servizi è stata pari ad oltre il 77%, in linea, pertanto, con il valore medio dell'UE 27 e dell'area Euro. Per contro, il peso dell'industria italiana è diminuito dal 22,8% del 2001 al 20,5% del 2006, in linea, anche in questo caso, con i risultati dei principali paesi europei e dell'UE: in Francia è scesa dal 17,2% al 14,4%, in Gran Bretagna dal 20,6% al 17,5%, mentre nell'UE e nell'Eurozona dal 21,7% al 20,3% (Fonte: Eurostat).

intermedi al manifatturiero, che si è, a sua volta, alleggerito di tutte quelle attività e mansioni non direttamente riconducibili alle attività produttive¹⁰. È avvenuto, cioè, un “cambiamento di struttura del sistema produttivo” determinato da “una forte e crescente integrazione tra attività industriali e attività terziarie”¹¹.

Il processo di terziarizzazione, comportando una crescente divisione del lavoro e “la disaggregazione di catene del valore verticali in precedenza integrate”¹², ha determinato anche lo spostamento dell'occupazione verso i servizi, ossia verso un settore la cui intensità di lavoro per unità di valore aggiunto è superiore a quello dell'industria. In effetti, a partire dagli anni ottanta in Italia, così come negli USA e negli altri paesi europei, lo sviluppo dei servizi ha rappresentato la principale componente della crescita dell'occupazione e della variazione della domanda di lavoro. Parallelamente è cresciuta l'occupazione femminile e si sono diffuse nuove forme di lavoro, non tradizionali, atipiche e flessibili, soprattutto tra le donne e tra i giovani.

Tutti questi fattori hanno finito per caratterizzare le città così come oggi le conosciamo, luoghi dell'innovazione economica, tecnologica e culturale, soggetti decisivi per lo sviluppo e la crescita del paese. Una crescita economica che necessita, nel suo complesso, della collaborazione tra gli amministratori per la definizione e l'implementazione di politiche industriali capaci di andare oltre il livello locale e divenire un punto fondamentale della agenda nazionale, evitando la polarizzazione di distribuzione delle ricchezze.

Il rapporto tra sviluppo economico delle aree urbane e polarizzazione delle zone circostanti porta a focalizzare l'attenzione su due aspetti: il rapporto tra libertà d'azione e responsabilità di governo delle città da un lato e tra necessità di operare in un contesto globale senza creare distorsioni all'economia locale dall'altro. In un simile contesto le città si trovano di fronte ad una duplice tensio-

10) Quello che si è verificato è stato un crescente processo di integrazione e interconnessione tra il comparto industriale e dei servizi, piuttosto che un processo di deindustrializzazione.

11) F. Momigliano, D. Siniscalco, *Note in tema di terziarizzazione e deindustrializzazione*, (1982).

12) Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni. *Esame intermedio della politica industriale. Un contributo alla strategia dell'Unione Europea per la crescita e l'occupazione* {SEC(2007)917}.

ne: tra dimensione locale e dimensione globale da un lato, e tra cooperazione e competizione dall'altro. Nell'era della globalizzazione si aprono, quindi, maggiori spazi per un'azione consapevole dei soggetti locali per incidere sul proprio destino ma le politiche di sviluppo locale vanno ripensate e disegnate in una logica di sistema.

La città in transizione, dal fordismo alla terziarizzata delle metropoli. La struttura economica della città si è modificata: se un tempo era l'industria a caratterizzare le grandi città, oggi questa può anche essere localizzata altrove, fuori dai confini della città, della regione, o dello Stato. La città è contraddistinta dalla presenza di numerose imprese terziarie, spesso di medio-piccole dimensioni. Nelle città si producono sempre meno oggetti e sempre più servizi diretti, oltre che alla persona, alle aziende.

La tendenza per molte economie urbane è quella di fare affidamento sulla produzione di servizi avanzati: finanza, settore bancario ed assicurativo, marketing, consulenza direzionale e di tutti i servizi a supporto del business. Si tratta di quei servizi che, come abbiamo avuto modo di ricordare sopra, sono strettamente interconnessi con il sistema industriale e ne supportano il funzionamento e lo sviluppo competitivo. Ovviamente, in molti casi, ci troviamo di fronte a città in transizione; da città delle fabbriche a città terziarizzate in cui la sfida principale è trovare una nuova relazione tra i luoghi della produzione e i flussi di prodotti/servizi/risorse capaci di rendere la città competitiva sugli scenari globali salvaguardandone la vivibilità. Per le città, quindi, non si tratta di sostituire la strong economy con la soft economy, bensì di unire le forze per competere nella globalizzazione ciascuno settore produttivo con il proprio segmento poiché, oggi, il soggetto di sviluppo e di competitività non è più il singolo settore ma l'intera città terziarizzata, ovvero il sistema metropolitano¹³.

In questi termini, poter fare affidamento su un sistema di servizi diffuso ed integrato con le attività produttive, o comunque con quelle preminenti, permette all'area di poter essere competitiva a livello nazionale ed internazionale.

L'obiettivo a tendere è quello di una politica industriale accorta, capace di aiutare processi di sviluppo cooperativi e influire efficacemente sui partena-

13) A. Bonomi, *Il rancore. Alle radici del malessere del nord*, (2008).

riati locali, pubblico-privati, in una logica globale e con strumenti semplificati.

La città del lavoro, attrazione e fuga. La città è da sempre evocativa del lavoro. Sia in una dimensione di mobilità locale ossia all'interno di una stessa area di riferimento - si pensi ai fenomeni migratori dalla campagna, piuttosto che dai piccoli comuni montani e/o costieri. Sia in una dimensione sovra-regionale e sovra-nazionale, ossia guardando al mercato del lavoro come un luogo senza specifici confini fisici localizzativi ma punto di incontro favorevole tra domanda e offerta.

Nel corso, poi, degli ultimi anni, con la libera circolazione delle persone all'interno dell'Unione Europea, si è andato affermando un altro principio che è quello di poter vivere e lavorare in un qualsiasi Stato membro non solo per i lavoratori, ma anche altre categorie di individui, quali studenti, pensionati e i cittadini dell'UE in generale. Insomma, ci si trasferisce in città per diversi motivi ma quello principale è sicuramente il lavoro. Ed è sempre il lavoro ad attirare ormai centinaia di migliaia di immigrati dai paesi più poveri del mondo nelle nostre città, piccole, medie e grandi. Alla base dell'attrattiva urbana - anche e forse soprattutto nei paesi economicamente meno sviluppati - c'è la speranza di cogliere un'opportunità che migliori le proprie condizioni di vita. Ma vivere e lavorare in città rappresenta un binomio molto stretto in cui si fondono istanze diversificate, come la mobilità, la casa, la scuola, la salvaguardia dell'ambiente, l'organizzazione dei tempi di vita e le forme di socializzazione, la legalità, l'integrazione, la lotta al degrado, e la lista potrebbe essere molto più lunga. Il disegno di politiche pubbliche in grado di cogliere tali esigenze - per diversi target, in diversi momenti, con differenti livelli di reddito - che spesso rappresentano al contrario un motivo di fuga dalla città, diviene complesso soprattutto quando gli attori in campo sono numerosi e le risposte frammentate. Ancora una volta il ricorso a sinergie interistituzionali appare alla base di qualsiasi buona scelta pubblica; e ciò è tanto più vero in materia di lavoro dove la dimensione territoriale degli interventi di sviluppo si traduce in una crescita di consenso quanto maggiore è l'integrazione delle politiche e l'attenzione alla vita quotidiana del cittadino-lavoratore.

La città imprenditiva e il fattore PA. Le grandi aree urbane sono in competizione tra loro per attrarre

capitali finanziari ed umani, funzioni qualificate, centri transnazionali di direzione¹⁴, gestione, controllo, e per operare riposizionamenti strategici che migliorino la loro capacità competitiva. In un contesto globalizzato, per una città essere competitiva significa poter produrre elevati livelli di reddito e di occupazione¹⁵.

Come si è più volte detto nel corso di questo volume, l'attrattività di una città dipende molto dal livello di servizi offerti al mondo imprenditoriale.

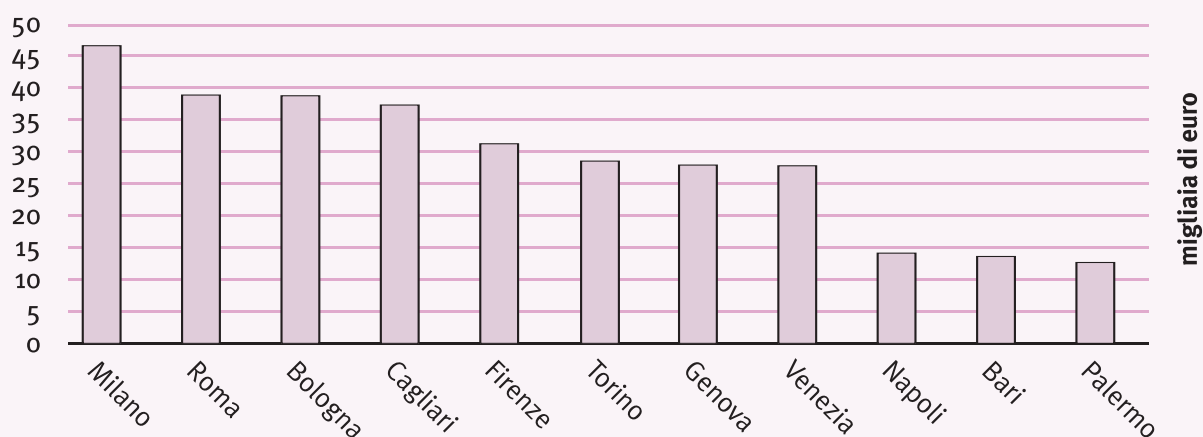
La sempre maggiore domanda di servizi avanzati è correlata all'esigenza dell'industria italiana di essere maggiormente competitiva sui mercati internazionali: le attività meramente produttive spesso vengono delocalizzate, mentre acquistano un ruolo ed un'importanza sempre maggiore le attività a monte e a valle del processo. Le imprese si localizzano là dove è possibile attuare un modello organizzativo aziendale basato sull'*outsourcing*, che richiede, come fattori di localizzazione, l'efficienza complessiva del sistema urbano (mobilità, accessibilità, infrastrutture, qualità ambientale), servizi qualificati alle imprese, attività di R&S, servizi finanziari di elevato livello qualitativo, capitale umano altamente qualificato.

La capacità di trasformare almeno parte di tali fattori localizzativi di maggiore pertinenza pubblica in fattori di produzione ad alto rendimento per le aziende trasforma la metropoli in una città imprenditiva. Ossia una città in grado di garantire livelli di efficienza competitiva per la localizzazione di imprese, anche attraverso l'efficacia del fattore PA, e per questa via capace di incidere sulla competitività dell'intero sistema Paese.

14) "La nuova economia globale e l'emergente società informazionale hanno effettivamente una nuova forma spaziale [...]: le megacittà. [...] Le megacittà sono i nodi dell'economia globale, che accentrano le funzioni superiori di direzione, gestione e produzione su tutto il pianeta". M. Castells, *L'età dell'informazione: economia, società e cultura*, (1996).

15) La competitività di una città non può essere misurata solo in termini di PIL prodotto nell'area urbana. Solo in via di prima approssimazione il PIL riflette il concetto di benessere economico della collettività urbana di riferimento. Più appropriatamente corrisponde al concetto di potenzialità produttiva dell'area di riferimento, della quale vengono evidenziati i principali aspetti strutturali e dinamici, soprattutto alla luce della considerazione che nei contesti urbani sono localizzati solo gli impianti direzionali, mentre quelli produttivi sono delocalizzati in altri territori regionali o nazionali, se non addirittura esteri. Né, d'altra parte, il PIL pro capite, calcolato sulla base della popolazione residente, può ritenersi teoricamente corretto, in quanto alla formazione del valore aggiunto concorrono anche i fattori produttivi presenti nell'area urbana, che tuttavia non coincidono necessariamente con i soggetti residenti (anche e soprattutto in presenza di fenomeni di sprawl urbano).

Grafico 3. 8 PIL pro capite (valore aggiunto ai prezzi base), migliaia di euro, 2005



Fonte: elaborazione Cittalia su dati Istat e Banca d' Italia

Tabella 3. 11 Evoluzione strutturale dei SSL dei comuni metropolitani nel 1996 e nel 2005, milioni di euro

	composizione valore aggiunto 1996			composizione valore aggiunto 2005		
	servizi	industria	agricoltura	servizi	industria	agricoltura
Torino	21.913	10.247	64	33.651	12.338	142
Milano	55.528	24.900	155	86.933	28.593	168
Venezia	8.872	3.404	145	13.603	4.109	190
Genova	10.692	2.603	34	15.301	2.871	33
Bologna	11.769	4.727	186	17.227	6.419	202
Firenze	12.292	4.837	130	16.010	4.368	76
Roma	59.414	9.618	307	95.182	12.568	349
Napoli	20.478	4.986	267	27.881	5.551	217
Bari	10.345	2.871	790	9.741	2.443	158
Palermo	8.259	1.520	86	12.561	1.805	96
Cagliari	5.120	1.377	159	7.994	1.827	136
Tot. Italia	626.039	269.379	29.783	909.342	339.355	28.048
Quota 11 SLL/Italia	35,89%	26,39%	7,80%	36,96%	24,43%	6,30%

Nota: Le serie storiche 1996-2002 e 2003-2005 sono relative a una diversa classificazione dei SLL. La serie storica 1996-2002 fa riferimento ai SLL individuati con il Censimento della popolazione del 1991. La serie storica 2003-2004 fa riferimento ai SLL individuati con il Censimento della popolazione del 2001.

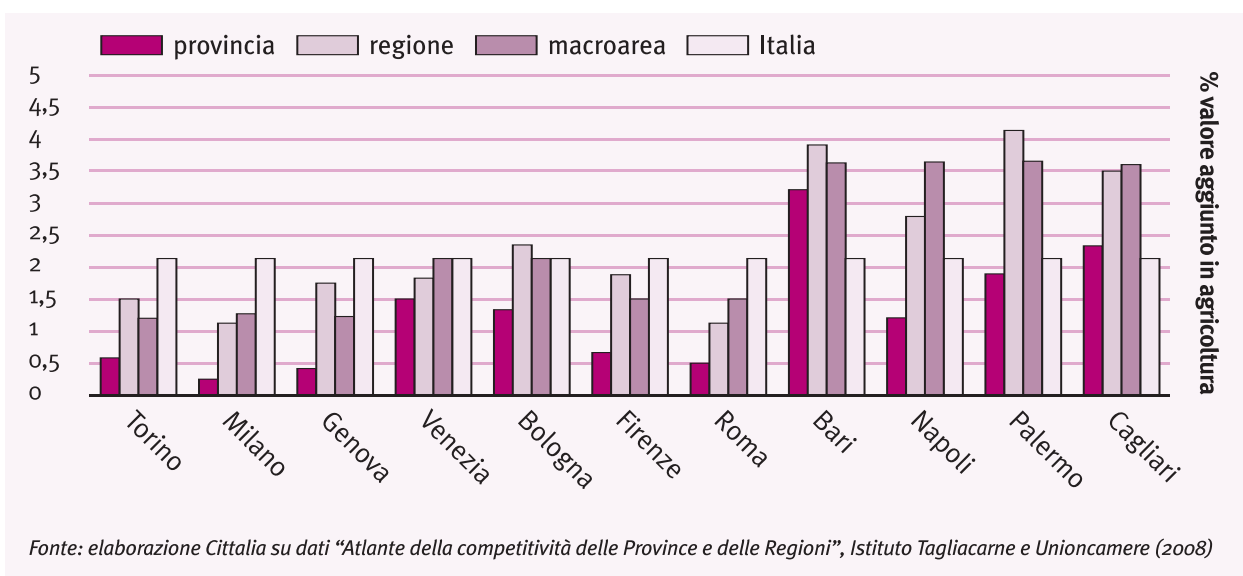
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "I Sistemi Locali del Lavoro", Istat (2008)

Tabella 3.12 Evoluzione del valore aggiunto pro capite nei SLL delle città metropolitane 1996-2002 e 2003-2005, migliaia di euro (Le città sono ordinate secondo i valori del 2005)

	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Milano	28,53	34,79	36,51	37,07	39,00	39,52	37,47
Bologna	25,08	29,05	30,10	30,36	33,41	33,52	31,96
Roma	21,28	25,46	27,04	27,64	29,26	31,40	31,18
Firenze	20,25	24,70	26,56	27,72	24,44	24,47	29,30
Venezia	20,72	23,46	24,20	24,45	27,23	28,59	29,20
Torino	21,49	25,82	26,31	27,83	30,86	30,88	26,40
Genova	17,61	21,60	23,34	23,52	22,45	23,53	25,06
Cagliari	14,49	16,70	17,98	19,30	18,71	19,26	21,19
Bari	12,29	14,37	15,27	16,21	10,72	9,61	19,80
Palermo	11,89	13,53	14,76	15,70	15,97	15,88	16,92
Napoli	10,65	12,75	13,59	13,66	13,73	13,38	14,95

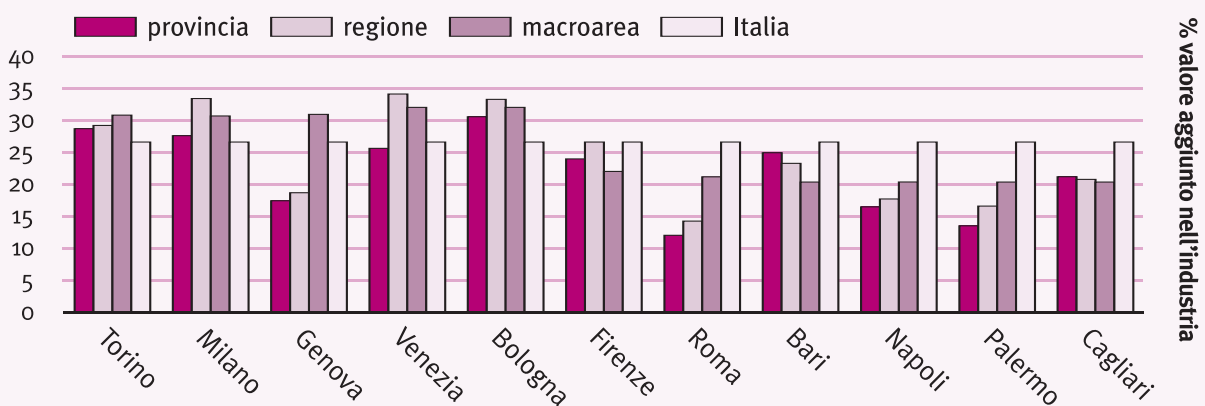
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006), "I Sistemi Locali del Lavoro", Istat (2008)

Grafico 3.9 Percentuale del valore aggiunto nelle province, regioni e macroaree delle città metropolitane nel settore dell'agricoltura, 2006



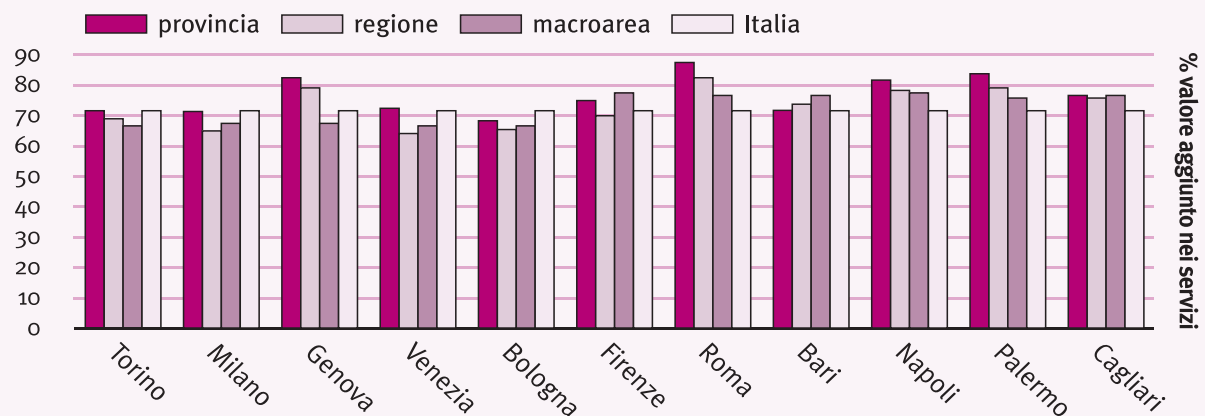
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Grafico 3. 10 Percentuale del valore aggiunto nelle province, regioni e macroaree delle città metropolitane nel settore dell'industria, 2006



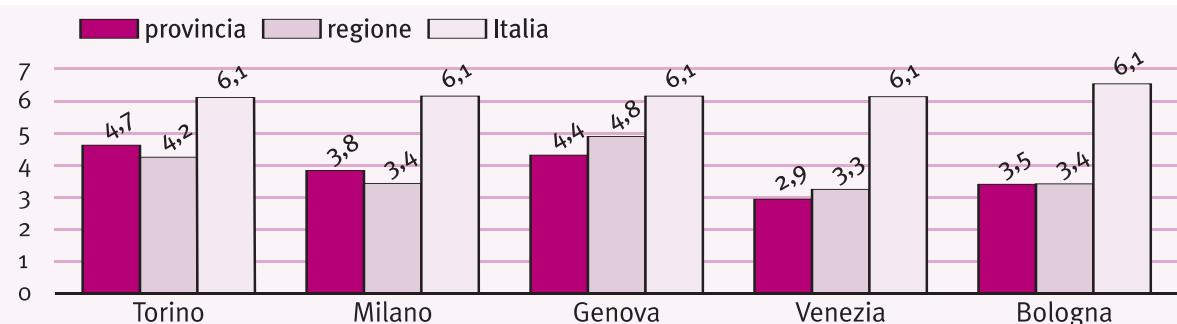
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Grafico 3. 11 Percentuale del valore aggiunto nelle province, regioni e macroaree delle città metropolitane nel settore dei servizi, 2006



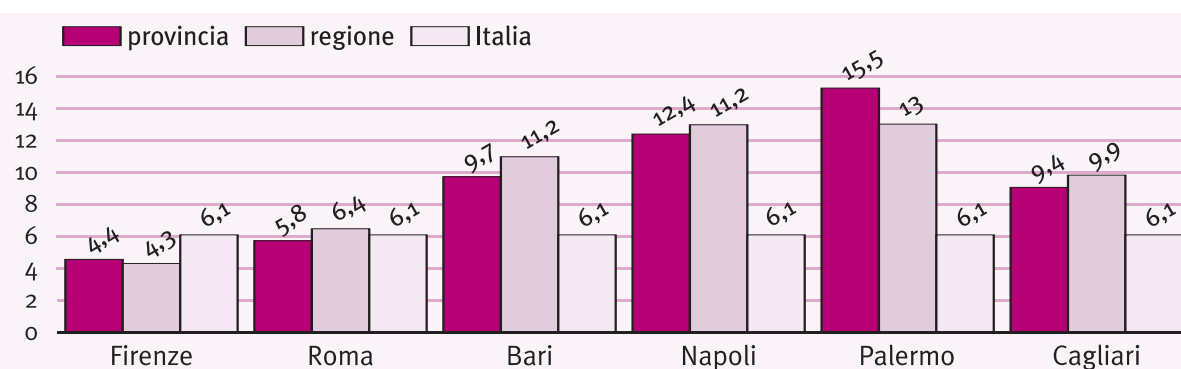
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Grafico 3. 12 Tasso di disoccupazione per le province e regioni delle città metropolitane, Nord, 2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Grafico 3. 13 Tasso di disoccupazione per le province e regioni delle città metropolitane, Centro-Sud, 2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Tabella 3. 13 Percentuale di occupati in rapporto all'Italia delle province, regioni e macroaree nell'agricoltura, 2007

Agricoltura

	provincia	regione	macroarea
Torino	1,13%	7,10%	16,96%
Milano	0,86%	7,94%	16,96%
Genova	0,32%	1,67%	16,96%
Venezia	1,00%	7,98%	20,45%
Bologna	0,85%	8,34%	20,45%
Firenze	0,42%	5,43%	13,15%
Roma	2,87%	5,17%	13,15%
Bari	3,62%	12,32%	49,44%
Napoli	2,30%	7,84%	49,44%
Palermo	1,67%	13,12%	49,44%
Cagliari	1,70%	4,17%	49,44%

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Tabella 3. 14 Percentuale di occupati in rapporto all'Italia delle province, regioni e macroaree nell'industria, 2007

Industria

	provincia	regione	macroarea
Torino	4,77%	9,41%	33,71%
Milano	7,31%	22,14%	33,71%
Genova	1,46%	11,77%	25,87%
Venezia	1,48%	11,77%	25,74%
Bologna	2,21%	9,90%	25,87%
Firenze	1,82%	6,86%	18,15%
Roma	3,57%	5,94%	18,15%
Bari	1,96%	4,78%	22,27%
Napoli	2,96%	6,18%	22,27%
Palermo	0,84%	4,15%	22,27%
Cagliari	1,00%	1,99%	22,27%

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

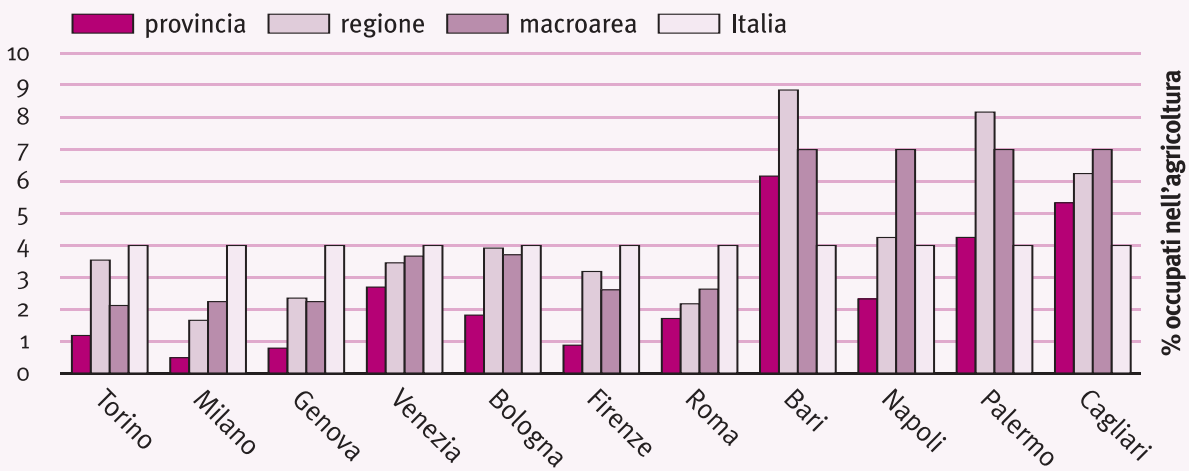
Tabella 3. 15 Percentuale di occupati in rapporto all'Italia delle province, regioni e macroaree nei servizi, 2007

Servizi

	provincia	regione	macroarea
Torino	4,00%	7,44%	28,48%
Milano	8,32%	17,53%	28,48%
Genova	1,79%	3,24%	28,48%
Venezia	1,57%	7,98%	19,92%
Bologna	1,84%	7,73%	19,92%
Firenze	1,93%	6,66%	22,18%
Roma	9,15%	11,45%	22,18%
Bari	2,39%	5,46%	29,42%
Napoli	4,17%	7,94%	29,42%
Palermo	1,91%	7,04%	29,42%
Cagliari	1,35%	2,84%	29,42%

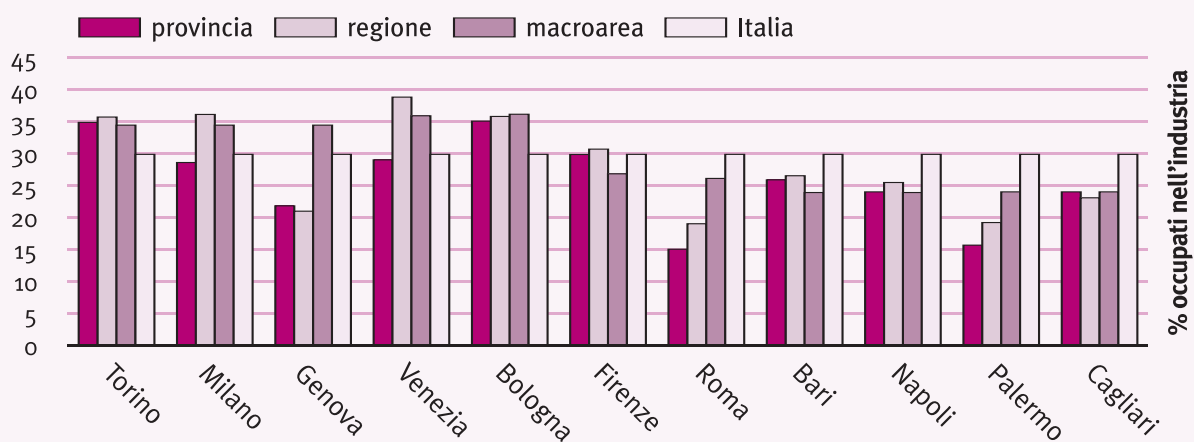
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Grafico 3. 14 Quota percentuale di occupati nel settore dell'agricoltura nelle province, regioni, macroripartizioni e Italia, 2007



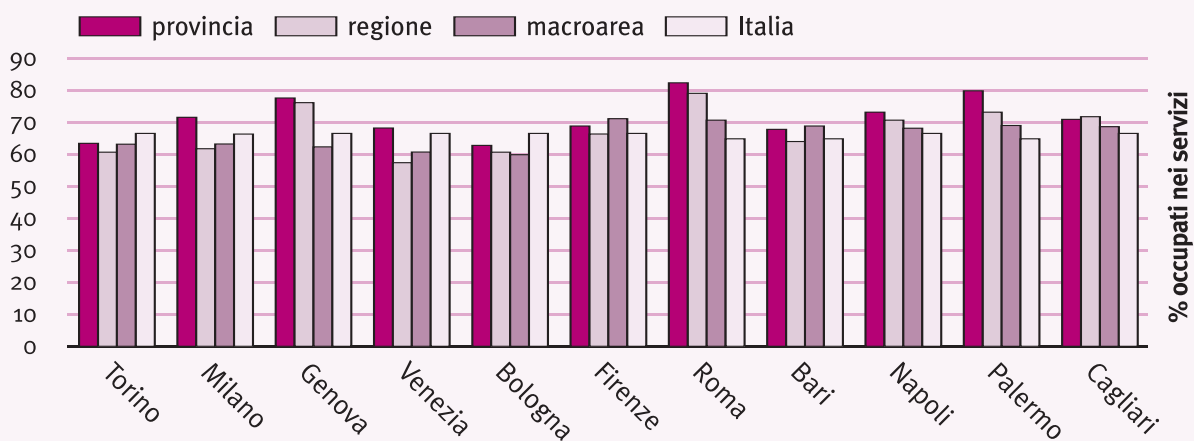
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Grafico 3. 15 Quota percentuale di occupati nel settore dell'industria nelle province, regioni, macroregioni e Italia, 2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Grafico 3. 16 Quota percentuale di occupati nel settore dei servizi nelle province, regioni, macroregioni e Italia, 2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante della competitività delle Province e delle Regioni", Istituto Tagliacarne e Unioncamere (2008)

Tabella 3. 16 Andamento demografico delle imprese nelle regioni, 2006-2007

Regioni	iscrizioni	cessazioni	saldi	stock 31.12.2007	tasso di crescita 2007	tasso di crescita 2006
Piemonte	35.155	31.924	3.231	468.750	0,69%	0,88%
Valle D'Aosta	988	917	71	14.758	0,48%	-0,13%
Lombardia	72.631	60.159	12.472	959.567	1,29%	1,56%
Trentino A.A.	6.457	6.389	68	110.394	0,06%	0,87%
Veneto	35.239	34.003	1.236	512.679	0,24%	0,91%
Friuli V.G.	7.016	8.293	-1.277	114.540	-1,10%	0,26%
Liguria	11.962	11.675	287	167.635	0,17%	0,75%
Emilia Romagna	35.978	33.564	2.414	479.642	0,50%	0,76%
Toscana	32.037	27.670	4.367	416.437	1,05%	1,21%
Umbria	6.222	5.573	649	94.840	0,69%	1,08%
Marche	12.497	11.985	512	178.547	0,29%	0,66%
Lazio	44.959	32.526	12.433	578.151	2,19%	2,43%
Abruzzo	10.172	9.560	612	149.733	0,41%	1,11%
Molise	2.066	2.220	-154	36.135	-0,42%	-0,08%
Campania	39.247	35.722	3.525	546.291	0,64%	1,34%
Puglia	27.093	24.379	2.714	395.382	0,68%	0,46%
Basilicata	3.117	3.348	-231	62.687	-0,37%	-0,25%
Calabria	12.413	11.809	604	182.173	0,33%	1,78%
Sicilia	29.469	28.415	1.054	481.334	0,22%	1,39%
Sardegna	11.307	10.078	1.229	173.597	0,70%	1,46%

Aree geografiche

Nord-Ovest	120.736	104.675	16.061	1.610.710	0,99%	1,26%
Nord-Est	84.690	82.249	2.441	1.217.255	0,20%	0,78%
Centro	95.715	77.754	17.961	1.267.975	1,43%	1,67%
Sud e Isole	134.884	125.531	9.353	2.027.332	0,46%	1,14%
Totale Italia	436.025	390.209	45.816	6.123.272	0,75%	1,21%

Fonte: "Rapporto Movimprese 2007", Unioncamere-Infocamere, 2007

Tabella 3. 17 Serie storica delle iscrizioni, delle cessazioni e del tasso di crescita nel II trimestre di ogni anno, 2000-2008

	iscrizioni	cessazioni	saldo	tasso di crescita II trimestre
2003	97.013	56.762	40.251	0,74%
2004	118.217	68.983	49.234	0,90%
2005	116.057	73.618	42.439	0,84%
2006	109.599	68.838	40.761	0,67%
2007	116.338	76.041	40.297	0,66%
2008	112.550	75.681	36.869	0,61%

Fonte: dati "Rapporto Movimprese 2008", Unioncamere-Infocamere, 2008

**Tabella 3. 18 Andamento del rapporto
PIL 11 città/PIL Italia, 1998-2008 variazione %**

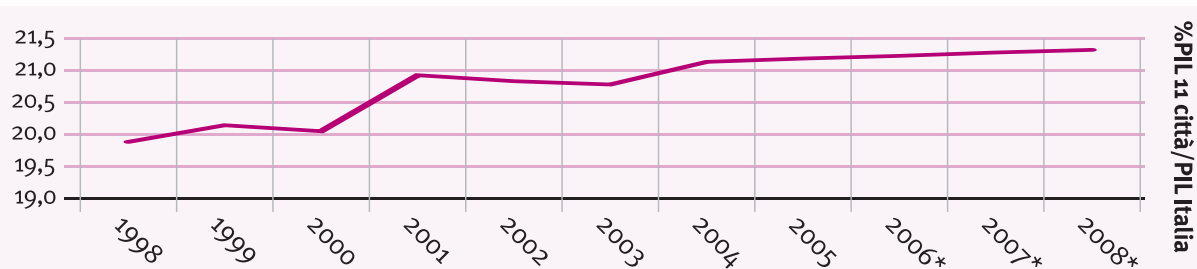
PIL 11 città/PIL Italia

1998	19,93%
1999	20,08%
2000	20,06%
2001	20,93%
2002	20,87%
2003	20,82%
2004	21,13%
2005	21,16%
2006*	21,17%
2007*	21,27%
2008*	21,28%

(*) Stime

Fonte: elaborazione Cittalia su dati Istat e Banca d' Italia

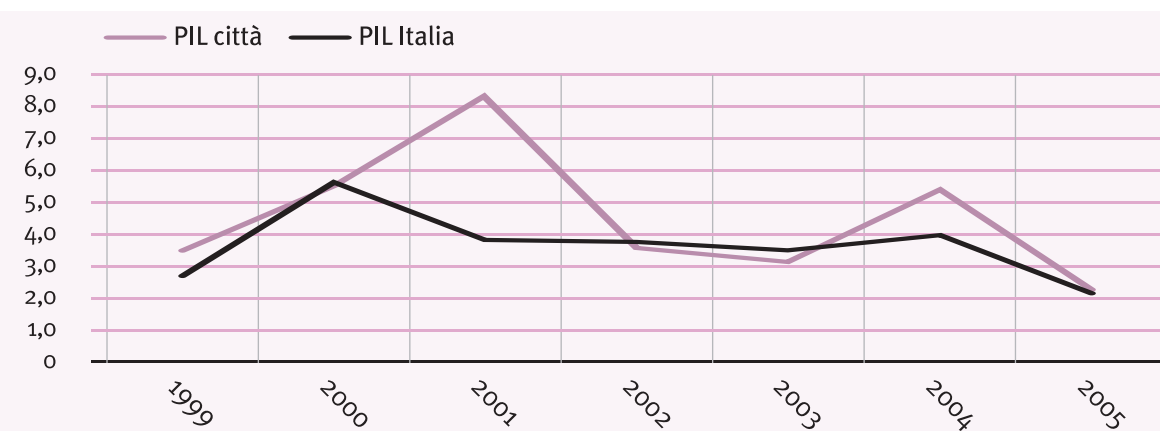
Grafico 3. 17 Andamento del rapporto %PIL 11 città/PIL Italia, 1998-2008



(*) Stime

Fonte: elaborazione Cittalia su dati Istat e Banca d' Italia

Grafico 3. 18 Tassi di crescita del PIL 11 città e PIL nazionale, 1999-2005



Fonte: elaborazione Cittalia su dati Istat e Banca d' Italia

Indice dei Grafici e delle Tabelle

Nel capitolo

Tabella 3.1 Il PIL nelle città metropolitane (valore aggiunto ai prezzi base), valore pro capite, valore assoluto e quota città/provincia, 2005

Tabella 3.2 PIL pro capite (valore aggiunto ai prezzi base) e variazione % 1998-2005, migliaia di euro

Grafico 3.1 Convergenza rispetto al PIL pro capite (valore aggiunto ai prezzi base), 1998-2005

Tabella 3.3 PIL pro capite nelle province delle città metropolitane in ordine decrescente, euro, 2005

Tabella 3.4 Valore aggiunto nei SLL delle città metropolitane (valore aggiunto ai prezzi base, milioni di euro), 1996-2005

Tabella 3.5 Composizione percentuale del valore aggiunto nei SLL dei comuni metropolitani nel 1996 e nel 2005

Grafico 3.2 Composizione settoriale del valore aggiunto nei SLL e in Italia nel 1996

Grafico 3.3 Composizione settoriale del valore aggiunto nei SLL e in Italia nel 2005

Grafico 3.4 Convergenza del valore aggiunto pro capite nei SLL delle città metropolitane, 1996-2005

Grafico 3.5 Andamento dei numeri indice del valore aggiunto nelle maggiori province metropolitane (valore aggiunto a prezzi concatenati al 2000), 2000-2006

Tabella 3.6 Tasso di disoccupazione per le province e regioni delle città metropolitane, differenze province-regione e province-Italia, 2007

Grafico 3.6 Tasso di occupazione (15-64 anni) totale, maschile e femminile e gap di genere nelle province delle città metropolitane, percentuale, 2007

Grafico 3.7 Indice di polarizzazione regionale dell'occupazione, percentuale, 2005

Tabelle 3.7 Tassi di crescita provinciale delle imprese I e II trimestre 2008

Tabella 3.8 Riepilogo dei principali indicatori di nati-mortalità delle imprese, graduatoria provinciali per saldo in valore assoluto, 2007

Tabella 3.9 Serie storica delle iscrizioni, delle cessazioni e del tasso di crescita nel I trimestre di ogni anno, 2000-2008

Tabella 3.10 Tassi di crescita provinciale delle imprese I e II trimestre 2008

In allegato

Grafico 3.8 PIL pro capite (valore aggiunto ai prezzi base), migliaia di euro, 2005

Tabella 3.11 Evoluzione strutturale dei SLL dei comuni metropolitani nel 1996 e nel 2005, milioni di euro

Tabella 3.12 Evoluzione del valore aggiunto pro capite nei SLL delle città metropolitane 1996 - 2002 e 2003 - 2005, migliaia di euro.

Grafico 3.9 Percentuale del valore aggiunto nelle province, regioni, macroaree delle città metropolitane nel settore dell'agricoltura, 2006

Grafico 3.10 Percentuale del valore aggiunto nelle province, regioni, macroaree delle città metropolitane nel settore dell'industria, 2006

Grafico 3.11 Percentuale del valore aggiunto nelle province, regioni, macroaree delle città metropolitane nel settore dei servizi, 2006

Grafico 3.12 Tasso di disoccupazione per le province e le regioni delle città metropolitane, Nord, 2007

Grafico 3.13 Tasso di disoccupazione per le province e le regioni delle città metropolitane, Centro-Sud, 2007

Tabella 3.13 Percentuale di occupati in rapporto all'Italia delle province, regioni e macroaree nell'agricoltura, 2007

Tabella 3.14 Percentuale di occupati in rapporto all'Italia delle province, regioni e macroaree nell'industria, 2007

Tabella 3.15 Percentuale di occupati in rapporto all'Italia delle province, regioni e macroaree nei servizi, 2007

Grafico 3.14 Quota percentuale di occupati nel settore dell'agricoltura nelle province, regioni, macroripartizioni e Italia, 2007

Grafico 3.15 Quota percentuale di occupati nel settore dell'industria nelle province, regioni, macroripartizioni e Italia, 2007

Grafico 3.16 Quota percentuale di occupati nel settore dei servizi nelle province, regioni, macroripartizioni e Italia, 2007

Tabella 3.16 Andamento demografico delle imprese nelle regioni, 2006-2007

Tabella 3.17 Serie storica delle iscrizioni, delle cessazioni e del tasso di crescita nel II trimestre di ogni anno, 2000-2008

Tabella 3.18 Andamento del rapporto PIL 11 città/PIL Italia, 1998-2008 variazione %

Grafico 3.17 Andamento del rapporto % PIL 11 città/PIL Italia, 1998-2008

Grafico 3.18 Tassi di crescita del PIL 11 città e PIL nazionale, 1999-2005

4

**Le infrastrutture
immateriali:
innovazione,
creatività e capitale
umano.**





Cosa dicono i numeri

Le città metropolitane occupano i primi posti per quanto riguarda la percentuale della classe creativa sul totale della forza lavoro: 7 città su 11 si collocano tra le prime dieci posizioni a livello nazionale.

Le città rappresentano un motore fondamentale per la creazione e la diffusione di innovazione tecnologica: 6 città metropolitane occupano i primi posti tra le città italiane per quanto riguarda l'indice di tecnologia.

In tutte le 11 città metropolitane, il 100% della popolazione è coperta da servizi ADSL.

La propensione media ad investire in attività di Ricerca e Sviluppo (R&S) delle province delle città metropolitane è superiore a quella del resto del paese (1,54% rispetto all' 1,1%).

Dal 1995 alla fine del 2004 in Italia sono state presentate circa 28 mila domande di brevetto. Il 41% di queste si concentra in cinque città: Milano, Torino, Bologna, Roma e Firenze.

Milano, da sola con 5500 domande, rappresenta oltre un quinto del totale nazionale.

Nelle università delle città metropolitane si concentra oltre la metà degli iscritti e dei laureati italiani.

L'obiettivo di questo capitolo è rilevare la capacità innovativa delle città metropolitane. L'ipotesi è che in un contesto di *economia della conoscenza* le città ricoprono un ruolo fondamentale lungo due direttrici principali: da un lato, esse operano come *motore* per la creazione di nuova conoscenza, dall'altro, contribuiscono in modo cruciale a mettere in comunicazione l'Italia con le reti globali della conoscenza. Le città possono svolgere questo ruolo nella misura in cui siano dotate di un livello sufficiente di *fattori immateriali*.

Le variabili prese in considerazione in questo capitolo consentono, quindi, di studiare il peso crescente delle città metropolitane nel determinare la capacità competitiva dell'Italia nell'economia della conoscenza. Il ruolo delle città diventa, infatti, centrale nel momento in cui si prende atto che la capacità di essere competitivi dipende da una serie di fattori legati tra loro: i) la capacità di innovare; ii) i legami tra scienza, tecnologia e sistema produttivo (grande e piccola impresa); iii) gli investimenti in Ricerca e Sviluppo; iv) il livello di capitale umano; v) il ruolo delle università nella formazione e nella ricerca.

Per tutti questi fattori, è lecito supporre che vi sia una *massa critica* che deve essere raggiunta affinché si possano ottenere risultati di rilievo e si possa giovare di rendimenti crescenti. Di qui il ruolo delle grandi città metropolitane quali luoghi in cui si concentrano risorse, sia finanziarie che umane, dedicate ad attività innovative. D'altra parte, dalla creazione e diffusione di nuova conoscenza dipende la capacità di crescita e di svi-

luppo di un sistema economico. La transizione verso l'*economia della conoscenza* ha, infatti, attribuito un valore sempre più elevato ai *fattori immateriali della produzione*, quali il sapere, il capitale umano, l'attività di Ricerca e Sviluppo (R&S), la creatività e la capacità di innovare. È maturato, quindi, un largo consenso tra gli studiosi nell'attribuire all'introduzione di innovazioni tecnologiche un ruolo di primaria importanza nella crescita economica, soprattutto nelle economie avanzate. I meccanismi attraverso cui le conoscenze si trasferiscono dal contesto scientifico a quello tecnologico ed economico sono tuttora oggetto di indagine. Tuttavia, alcune conclusioni a cui è giunta la letteratura specializzata possono essere utili per interpretare i risultati di questo capitolo:

- l'innovazione ha natura sistemica, nel senso che prolifera in ambienti ricchi di relazioni, reti e scambi tra contesti diversi;
- non esiste un modello ideale per vincere la sfida della competizione globale; l'unico punto fermo resta la disponibilità di capitale umano di alto livello;
- nell'economia della conoscenza muta la natura dell'intervento pubblico, che promuove le condizioni per l'attivazione di processi di crescita cumulativi, trainati dallo sviluppo e diffusione di nuova conoscenza, attraverso azioni che favoriscano l'accumulazione di capitale umano, la valorizzazione delle specificità locali, l'internazionalizzazione delle imprese e del mondo della ricerca, la diffusione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Il capitolo è organizzato come segue. Nel paragrafo 4.1 viene analizzata la creatività nelle città metropolitane, calcolata sulla base di tre elementi: il talento, la dotazione di tecnologia e il grado di tolleranza. Nel paragrafo 4.2 viene misurata invece la diffusione di Internet e delle *Information and Communication Technologies (ICT)*, mentre il paragrafo 4.3 analizza i dati sull'intensità dell'attività di *Ricerca e Sviluppo*. Considerata la crescita del contributo allo sviluppo economico delle università, in quanto luogo di formazione e ricerca, il paragrafo 4.4 approfondisce questo tema attraverso l'analisi delle informazioni relative al sistema universitario, sulla base degli iscritti e dei laureati negli anni più recenti.

Occorre, prima dell'avvio dell'analisi, fare una premessa metodologica: la maggior parte dei dati presentati nel capitolo riguardano le province delle città metropolitane in quanto non sono disponibili dati omogenei a livello comunale. Si è comunque ritenuto opportuno procedere con l'analisi in questione perché questa rappresenta un valore aggiunto di fondamentale importanza per il Rapporto, proprio per il ruolo centrale che le città giocano nella generazione e diffusione di innovazione. Inoltre, è sembrato ragionevole ipotizzare che in tema di innovatività, spese in R&S, tecnologia, diffusione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, il ruolo della città metropolitana sia decisamente prevalente rispetto all'intera provincia e che quindi il dato provinciale potesse essere considerato una buona *proxy* per misurare la performance delle città metropolitane.

In tutto il capitolo, pertanto, si farà riferimento alle città tenendo però presente che i dati sono relativi alla provincia come indicato nelle relative tabelle e grafici.

4.1 Il capitale creativo nell'economia della conoscenza

L'incidenza della classe creativa

La prima parte di questa analisi è dedicata alla quantificazione della classe creativa nelle città metropolitane¹. Il capitale creativo è stato misurato rilevando l'incidenza, nell'ambito della forza lavoro, di quelle professioni caratterizzate da "creatività" (Tabella 4.1): imprenditori, dirigenti pubblici e privati, manager, ricercatori, professionisti (avvocati, commercialisti, architetti, ingegneri, medici, etc.), professioni tecniche ed artistiche ad elevata specializzazione.

Restano invece escluse le professioni tecniche a media specializzazione, per le quali molti paesi non hanno informazioni sufficientemente dettagliate per distinguere quelle appartenenti alla classe creativa da quelle che non lo sono.

La letteratura sul tema mostra che anche in Italia si sta realizzando un passaggio da un'economia tradizionale incentrata sul lavoro industriale e manifatturiero ad un'economia guidata sempre più dalla conoscenza e dalla creatività, nonostante l'esistenza di aree e città in cui tale passaggio incontra ancora grandi difficoltà.

Per quanto riguarda le città considerate nell'analisi, ben sette risultano tra le prime dieci su un elenco di 103 città italiane.

Roma risulta la città con la maggior componente di classe creativa con il 24,62%, seguita da vicino da

¹ L'analisi che segue è stata condotta sulla base di I. Tinagli e R. Florida "L'Italia nell'era creativa" (2005).

Tabella 4. 1 Percentuale di classe creativa e ranking su 103 città, 2001

Provincia	classe creativa 2001	Ranking
Roma	24,62%	1
Genova	23,99%	2
Napoli	23,38%	4
Bologna	23,26%	5
Firenze	22,87%	7
Milano	22,87%	8
Palermo	22,52%	9
Cagliari	20,86%	27
Bari	20,41%	36
Venezia	19,92%	52
Torino	19,91%	53

Fonte: dati Istat 2001 rielaborati da Creativity Group Europe

Tabella 4. 2 Confronto di posizioni sull'Indice di Classe Creativa 1991-2001 e ranking su 103 città

Provincia	posizione 2001	posizione 1991
Roma	1	1
Genova	2	4
Napoli	4	10
Bologna	5	7
Firenze	7	12
Milano	8	3
Palermo	9	5
Cagliari	27	18
Bari	36	19
Venezia	52	74
Torino	53	25

	classe creativa 2001	classe creativa 1991
Roma	24,62%	13,66%
Genova	23,99%	11,07%
Napoli	23,38%	9,96%
Bologna	23,26%	10,27%
Firenze	22,87%	9,49%
Milano	22,87%	11,23%
Palermo	22,52%	10,61%
Cagliari	20,86%	9,08%
Bari	20,41%	8,97%
Venezia	19,92%	7,20%
Torino	19,91%	8,82%

Fonte: dati Istat 1991 e 2001 rielaborati da Creativity Group Europe

Genova, Napoli, Bologna, Firenze, Milano e Palermo. Il caso di Roma deve essere tuttavia esaminato tenendo conto del forte peso del settore pubblico rispetto alle altre città. In questo caso, le voci riguardanti dirigenti pubblici e ricercatori influiscono certamente sul risultato. Restano fuori dalle prime dieci posizioni Cagliari, Bari, Venezia e Torino. Un caso particolare è costituito da Torino, una grande città in cui tuttavia si rilevarebbe un'incidenza di classe creativa relativamente bassa. Questo fenomeno è probabilmente legato ad una tradizione nell'industria metalmeccanica, che mantiene alta l'incidenza di professioni operaie o tecniche non considerate nell'indicatore.

I dati mostrano, infatti, come Torino, nonostante stia attraversando profondi e significativi cambiamenti economici, sia l'unica tra le grandi città a registrare, dal 1991 al 2001, un consistente aumento delle professioni tecniche di media specializzazione (perito

informatico, tecnico elettronico, ragioniere, ecc.), non inseriti nella classe creativa e a mantenere una forte incidenza di operai nel comparto industriale (addetti agli impianti e alle macchine).

È dunque importante che i dati relativi alla classe creativa vengano letti sia in relazione alla struttura produttiva di una città/territorio che alla composizione stessa della classe. Non è, infatti, un caso se nelle grandi città del sud la categoria dei professionisti tende a prevalere, mentre in quelle del nord un contributo importante viene da imprenditori, dirigenti e manager.

Confrontando i dati 1991 e 2001 (Tabella 4.2), emerge la consistenza della trasformazione in atto, dove le professioni che pesano maggiormente sono quelle che producono conoscenza a mezzo di conoscenza.

In particolare, si registra la conferma della prima posizione di Roma, il miglioramento di due posizioni di Genova, il forte incremento di Napoli (dal 9,96% al 23,38%), Firenze e di Venezia.

Le città che perdono posizioni relative, pur in presenza di forti incrementi nella percentuale di classe creativa, sono Milano (da 11,23% a 22,87%), Cagliari (da 9,08% a 20,86%), Bari (da 8,97% a 20,41%) e Torino (da 8,82% a 19,91%).

Il talento

Per costruire l'Indice di talento delle città italiane sono stati utilizzati, oltre ai dati sulla classe creativa, altri due importanti indicatori: l'indicatore di capitale umano, basato sulla percentuale di abitanti in possesso di una laurea o un diploma universitario, e l'incidenza di ricercatori sulla forza lavoro totale. Nella Tabella 4.3 sono presentati, nelle prime due colonne, l'Indice di talento ed il ranking relativo e, nelle tre colonne successive, i tre indicatori in cui questo Indice si scompone: classe creativa, capitale umano e ricercatori.

Roma risulta la città con maggior talento in Italia, trovandosi al primo posto anche in tutti e tre gli indicatori semplici. Seguono, tra le prime dieci, Genova, Bologna, Milano, Firenze e Napoli.

Entro le prime venti si trovano Palermo (13-esima) e Torino (19-esima). Più indietro, Cagliari (27-esima), Bari (42-esima) e Venezia (53-esima).

Relativamente ai risultati dei tre indicatori semplici, le grandi città - Roma, Genova, Bologna, Milano, Firenze, Palermo e Napoli - si comportano meglio delle altre relativamente alla classe creativa. Per quanto riguarda il capitale umano, 6 città metropolitane occupano le prime 9 posizioni. Soffrono di

Tabella 4.3 Indice di Talento e posizione occupata su 103 città rispetto a ciascun indicatore, 2001

Provincia	Indice di Talento	Ranking Indice Talento	Ranking Indicatori semplici		
			classe creativa	capitale umano	ricercatori
Roma	1	1	1	1	1
Genova	0,629	3	2	5	3
Bologna	0,594	4	5	2	11
Milano	0,563	5	7	6	12
Firenze	0,517	6	6	7	40
Napoli	0,448	8	11	9	22
Palermo	0,411	13	10	14	61
Torino	0,374	19	15	35	19
Cagliari	0,319	27	27	50	15
Bari	0,277	42	36	51	40
Venezia	0,249	53	52	63	35

Fonte: dati Istat 2001 rielaborati da Creativity Group Europe

un ritardo Torino, Cagliari, Bari e Venezia, che mostrano valori particolarmente bassi. Per quanto riguarda l'incidenza dei ricercatori sulla forza lavoro (Grafico 4.1), Bologna e Milano fanno registrare una performance meno brillante rispetto agli altri indicatori che compongono l'Indice di talento.

Interessante il caso di Firenze, che occupa la 40-esima posizione rispetto all'incidenza dei ricercatori sulla forza lavoro, mentre occupa il sesto posto nell'Indice di talento.

Un ritardo relativo piuttosto marcato è fatto registrare anche da Palermo e Napoli, mentre Cagliari e Venezia mostrano valori migliori relativamente alla loro posizione generale.

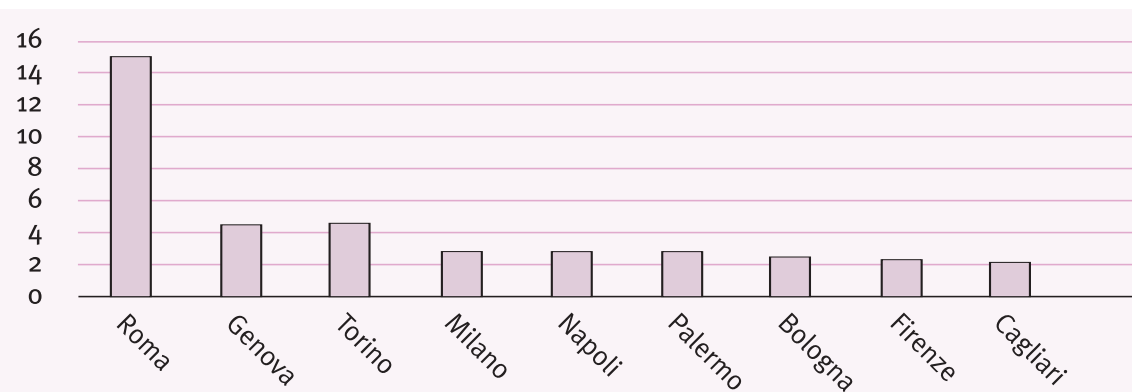
Infine, per quanto riguarda l'incidenza del settore pubblico nella ricerca (Tabella 4.4), è Roma a far registrare il valore più elevato con l'87,81% di ricercatori pubblici, seguita da Palermo con il 74,38% e Genova con il 68,75%.

All'opposto, Torino e Milano confermano la maggior intensità di risorse private dedicate al settore della ricerca, con valori pari rispettivamente all'80,16% e al 75,60%.

La dotazione tecnologica

La dotazione di tecnologia di una città è stata misurata attraverso tre indicatori: un indicatore

Grafico 4.1 Numero di ricercatori nel settore pubblico/privato (prime 15 città), ricercatori per 1000 lavoratori, 2001



Fonte: dati Istat 2001 rielaborati da Creativity Group Europe

Tabella 4. 4 Ripartizione ricercatori settore pubblico/privato (prime 15 città), 2001

Provincia	% ricercatori nel Privato	% ricercatori nel Pubblico	Ranking
Roma	12,19%	87,81%	1
Trieste	58,00%	42,00%	2
Genova	31,25%	68,75%	3
Torino	80,16%	19,84%	4
Trento	15,88%	84,12%	5
Milano	75,60%	24,40%	6
Napoli	69,50%	30,50%	7
Palermo	25,62%	74,38%	8
Sassari	25,26%	74,74%	9
Teramo	13,38%	86,62%	10
Bologna	60,24%	39,76%	11
Firenze	43,55%	56,45%	12
Padova	46,39%	53,61%	13
Matera	99,30%	0,70%	14
Cagliari	59,88%	40,12%	15

Fonte: dati Istat 2001 rielaborati da Creativity Group Europe

relativo all'industria High Tech² (*Indice High Tech*) che rileva la presenza (e l'incidenza) di attività eco-

2) L'indice Hi-Tech comprende attività legate all'effettiva produzione di semilavorati o prodotti ad alta tecnologia (fabbricazione di elaboratori, sistemi informatici, componenti elettronici e microelettronici, strumenti per la telefonia e la radiodiffusione, ecc.), l'incidenza di attività legate allo sviluppo di software e alla fornitura di servizi e consulenze, ed infine le attività legate alle telecomunicazioni e alle comunicazioni audio-video (produzione e distribuzione cinematografica).

nomiche legate alle nuove tecnologie; un indicatore di innovazione (*Indice di Innovazione*) che coglie la capacità brevettuale del sistema industriale e della ricerca; e infine un indicatore di diffusione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (*Indice di Connettività High Tech*).

Dalla Tabella 4.5 emerge il ruolo di primo piano svolto dalle città metropolitane: rispetto al ranking calcolato sulla base dell'Indice di Tecnologia, tra le prime dieci posizioni ci sono, infatti, sei città metropolitane - Milano, Bologna, Torino, Roma, Firenze e Genova. Oltre le prime dieci si posizionano, invece, Venezia (16-esima), Palermo (28-esima), Bari e Napoli (29-esime) e Cagliari (38-esima). Milano è la città che detiene il primato tecnologico grazie soprattutto all'incidenza dell'industria hi-tech ed al suo grado di innovatività; Bologna occupa il secondo posto, grazie al suo primato nella capacità di innovazione, mentre Torino, come Milano, deve il terzo posto soprattutto all'incidenza dell'industria hi-tech.

Fatta eccezione per Venezia, l'Indice di Tecnologia mostra una netta divisione tra le grandi città del centro-nord che occupano le prime sette posizioni, e le grandi città del sud che si collocano oltre il 25-esimo posto.

Talento, tecnologia e tolleranza

Il cambiamento paradigmatico verso l'economia della conoscenza ha determinato variazioni importanti su entrambi i lati del mercato: domanda e offerta. Dal lato della domanda, consumatori ed

Tabella 4. 5 L'Indice di tecnologia e ranking su 103 città, 2001

Provincia	Indice di Tecnologia	Ranking Indice Tecnologia	Ranking Indicatori semplici		
			Indice high-tech	Indice di Innovazione	Indice di Connettività
Milano	0,775	1	1	2	9
Bologna	0,656	2	14	1	15
Torino	0,557	3	2	6	16
Roma	0,5	4	5	17	6
Firenze	0,471	6	17	10	4
Genova	0,431	7	6	24	7
Venezia	0,364	16	41	35	8
Palermo	0,301	28	52	73	19
Bari	0,297	29	37	53	24
Napoli	0,297	29	34	69	23
Cagliari	0,284	38	8	73	35

Fonte: dati Istat 2001, Unioncamere 2001-2003 e Osservatorio Banda Larga 2004 in rielaborazione 2005 Creativity Group Europe

imprese chiedono servizi e beni sempre più ricchi di contenuti di conoscenza. Dai servizi avanzati ai beni di consumo, il lavoro di trasformazione tende ad applicare una quota sempre maggiore di fattori intangibili rispetto a fattori tradizionali, quali il lavoro manuale o il capitale fisico. L'accumulazione di *fattori immateriali della produzione* quali la conoscenza, il capitale umano, l'attività di Ricerca e Sviluppo, la creatività e la diffusione di nuove tecnologie hanno un ruolo di primaria importanza nella crescita economica, soprattutto nelle economie avanzate.

Oggi, nei paesi avanzati, dal 25 al 35 per cento circa dei lavoratori è occupato nei settori più creativi dell'economia. Negli ultimi anni una sempre più vasta letteratura economica si è soffermata sull'industria creativa e sul suo crescente ruolo in termini di valore aggiunto, occupazione, sviluppo e diffusione di innovazione.

Per industria creativa si intendono i settori della pubblicità e della moda, della musica e software, fino ad arrivare all'architettura, all'arte, alla TV, alla radio e agli altri servizi innovativi. La rilevanza, sia in termini quantitativi che di potenzialità di sviluppo, dell'industria creativa è particolarmente ampia nei contesti delle grandi città metropolitane³.

L'Indice di creatività⁴ è calcolato sulla base di tre indicatori: l'Indice di talento, di

3) Vedi tra gli studi più recenti di A. Freeman "London Creative sector" (2007), oppure di T. Vinodrai "Spaces of learnign in Toronto's design community" (2007).

4) L'analisi è condotta sulla base di Tinagli e Florida (2005).

tecnologia e di tolleranza⁵ (Tabella 4.6).

L'indicatore di creatività evidenzia nuovamente il maggior dinamismo delle grandi città rispetto al resto dell'Italia. Roma, Milano, Bologna, Firenze, Genova e Torino si collocano tra le prime dieci posizioni, mentre oltre la 30-esima posizione si trovano Venezia e le altre città del sud - Napoli, Palermo, Cagliari e Bari.

Come tutti gli indicatori sintetici, l'Indice di Creatività nasconde rilevanti effetti di composizione. Ad esempio, i diversi contesti giocano un ruolo diverso in rapporto alla presenza della classe creativa ed ai suoi legami col territorio. In città in cui c'è un forte peso della ricerca pubblica, come ad esempio Roma, Genova e Palermo, l'elevata percentuale di classe creativa è legata a importanti università, centri di ricerca ed altre strutture pubbliche. In città invece come Torino e Milano l'incidenza della classe creativa e l'Indice di Tecnologia sono legati maggiormente al peso dell'industria, sia tradizionale che creativa.

4.2 Le tecnologie dell'informazione e la penetrazione di Internet

Tenuto conto dell'importanza delle nuove tecnologie dell'informazione, un elemento cruciale che va preso in considerazione per valutare la dotazione

5) La tolleranza viene considerata rilevante sulla base dell'ipotesi che esistono forti relazioni tra l'apertura culturale e la diversità di un luogo e la sua capacità di crescita e sviluppo. La tolleranza viene misurata attraverso grandezze quali l'incidenza e l'integrazione della popolazione straniera e la presenza di popolazione gay.

Tabella 4.6 Indice di Creatività Italiano (ICI) e ranking su 103 città, 2001

Provincia	Indice di Creatività Italiano	Ranking ICI	Ranking Indicatori semplici		
			Ranking Talento	Ranking Tecnologia	Ranking Tolleranza
Roma	0,786	1	1	4	1
Milano	0,72	2	5	1	2
Bologna	0,665	3	4	2	4
Firenze	0,585	5	6	6	3
Genova	0,555	6	3	7	20
Torino	0,518	7	19	3	17
Venezia	0,363	31	53	16	41
Napoli	0,357	34	8	29	68
Palermo	0,312	47	13	28	83
Cagliari	0,302	52	27	38	72
Bari	0,301	53	42	29	67

Fonte: dati Istat 2001, Unioncamere 2001-2003 e Osservatorio Banda Larga 2004 in rielaborazione 2005 Creativity Group Europe

di *fattori immateriali della produzione* è la penetrazione delle tecnologie Internet.

Le tabelle 4.12, 4.13 e 4.14 (in Allegato) riportano, per le prime venti province italiane, il tasso di penetrazione di tecnologie Internet complessivo e in rapporto agli abitanti e al numero di imprese. Il primo dato che emerge dall'analisi delle tre tabelle è la costante presenza tra le prime dieci posizioni di Roma, Milano, Bologna e Firenze e l'assenza delle province delle città metropolitane del sud. Una distribuzione territoriale analoga si osserva a livello regionale (Grafico 4.2), con l'eccezione parziale del Piemonte e della Liguria.

Dalla Tabella 4.12 si evince che, in termini assoluti, è Milano la città con il maggior numero di domini rispetto al totale nazionale (12,5%), seguita da Roma (9,74%). L'importanza del settore delle imprese nell'area di Torino si palesa nel momento in cui viene preso in considerazione il tasso di penetrazione a livello di imprese (Tabella 4.14). La percentuale di domini rispetto al totale nazionale è del 4,74%, dopo Milano (13,41%) e Roma (8,44%). A livello di ranking, Milano, Roma e Firenze occupano rispettivamente la terza, quarta e quinta posizione, Bologna la nona e Torino l'undicesima.

Infine, sono state prese in esame le grandezze relative al grado di copertura delle tecnologie per la connessione ad Internet a banda larga e la presenza di hot spot⁶ nelle città metropolitane.

La Tabella 4.15 (in Allegato) mostra l'alto grado di copertura per quanto riguarda l'infrastruttura di connessione a banda larga nelle grandi città. La presenza di punti hot-spot nelle grandi città (Tabella 4.16 in Allegato) mostra una certa eterogeneità, a testimonianza del fenomeno ancora recente ma tuttavia di grande interesse e prospettive.

4.3 L'attività di Ricerca e Sviluppo

Attraverso gli indicatori riportati nei paragrafi precedenti si è cercato di misurare un fenomeno per sua natura complesso, immateriale e multidimensionale quale la capacità di innovare di un sistema socio-economico identificato a livello territoriale. In questo paragrafo viene analizzato l'indicatore "classico": la spesa in attività di R&S provinciale in rapporto al Prodotto Interno Lordo provinciale. L'importanza delle spese in R&S è rilevabile dall'utilizzo assai diffuso che se ne fa nel dibattito politico non solo a livello nazionale, ma sempre più

6) Punti di accesso alla rete wireless accessibili a pagamento in uffici postali, strutture alberghiere e sportive, cinema, negozi di telefonia, stazioni ferroviarie, università e locali pubblici.

Grafico 4.2 Tassi di penetrazione regionale di Internet per 10.000 abitanti



Fonte: Istituto di Informatica e Telematica del CNR (2005)

spesso locale. Del resto, a livello comunitario, uno degli obiettivi in tema di competitività e politiche dell'innovazione riguarda il raggiungimento, entro il 2010, dell'obiettivo del 3% in termini di rapporto tra spese in R&S e PIL. Inoltre, la relativa disponibilità di dati ha da sempre favorito il ricorso alla R&S come uno degli indicatori *storici* per la misurazione dello sforzo innovativo a livello di paese e impresa. La spesa in R&S costituisce, infatti, un input nell'ambito del processo innovativo, la cui finalità è lo sviluppo di un nuovo prodotto o processo sfruttabile commercialmente.

Tuttavia, negli ultimi anni, il peso della R&S come indicatore di capacità innovativa è stato giudicato non più sufficiente a rilevare le sempre più vaste tipologie e percorsi innovativi intrapresi dalle imprese nelle economie della conoscenza. L'analisi delle spese in R&S costituisce quindi un importante esercizio che mira a mettere in risalto lo sforzo innovativo - in questo caso nelle province delle città metropolitane - nei settori maggiormente

Tabella 4.7 Classificazione delle Province per intensità di R&S* (rapporto spese in R&S e PIL), 2001

Province	% R&S/PIL	Ranking
Roma	2,57	3
Torino	2,43	4
Bologna	2,10	5
Milano	1,52	11
Firenze	1,49	14
Genova	1,44	16
Palermo	1,34	20
Napoli	1,33	21
Bari	1,00	31
Cagliari	0,96	33
Venezia	0,59	59

Italia 1,10

(*) La spesa provinciale di R&S comprende i settori della Pubblica Amministrazione, dell'Università e del settore privato

Fonte: "Expenditure in R&D and local development: an analysis of Italian provinces", Capriati M. (2005), elaborazione su dati regionali Istat 2001

orientati all'innovazione tecnologica e principalmente nel manifatturiero.

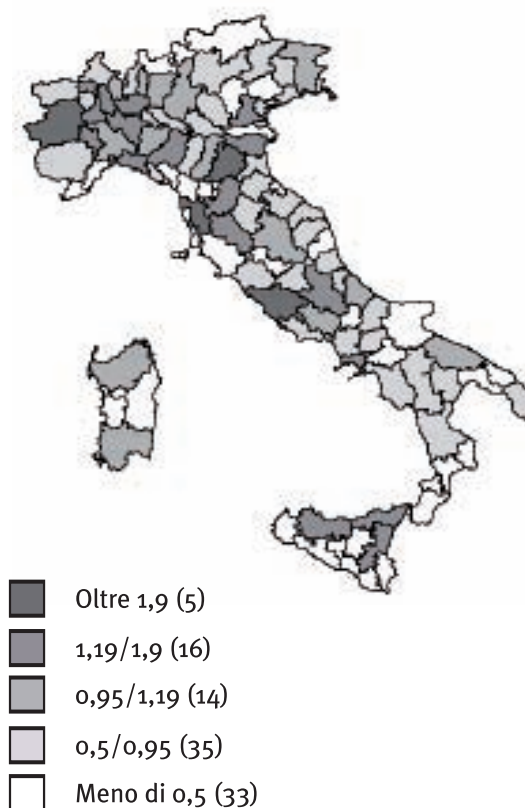
Tale analisi va intesa, quindi, come complementare a quella svolta nei paragrafi precedenti, che era invece focalizzata sul settore dei servizi e volta a catturare un potenziale innovativo non necessariamente legato ad attività sistematiche di ricerca, finalizzata all'introduzione di nuovi processi e nuovi prodotti.

Passando all'analisi, nella Tabella 4.7 sono riportati i rapporti tra spesa per R&S e PIL.

Nelle province delle città metropolitane si realizza una fetta consistente della spesa italiana in R&S: la propensione ad investire in R&S è generalmente di molto superiore a quella del resto del Paese. In particolare, Roma (2,57%), Torino (2,43%) e Bologna (2,1%) registrano un valore più che doppio rispetto alla media italiana, pari all'1,1%. Seguono Milano, Firenze, Genova, Palermo e Napoli con valori compresi tra l'1,52% e l'1,33%.

Al di sotto della media nazionale si trovano solo Bari (1,0%), Cagliari (0,96%) e Venezia (0,59%). Questo dato mostra in maniera chiara come una grande quantità di risorse dedicate ad attività di creazione di nuova conoscenza si concentri proprio nei territori delle città metropolitane.

Grafico 4.3 Province Italiane per intensità di R&S 2001



Fonte: "Expenditure in R&D and local development: an analysis of Italian provinces", Capriati M. (2005)

4.4 Il sistema universitario delle città

Se, come accennato all'inizio del capitolo, il capitale umano rappresenta uno dei pilastri dell'economia della conoscenza, l'università assume evidentemente un valore chiave.

La formazione universitaria ha un ruolo di primo piano nel processo di formazione ed offerta di lavoratori qualificati per settori ad elevato valore aggiunto. In questo contesto le università giocano un doppio ruolo: da un lato rappresentano un luogo di formazione, dall'altro possono essere attori strettamente collegati al tessuto produttivo, emergendo come nodi centrali del sistema di innovazione e ricerca.

In questo senso, dalla Tabella 4.8 si desume il ruolo di primo piano svolto dalle città metropolitane: la quota degli immatricolati nelle 11 città metropolitane nell'anno solare 2007 è stata pari al

Tabella 4. 8 Iscritti e immatricolati nelle università, 2002-2007

	2002		2003		2004	
	iscritti	di cui immatricolati	iscritti	di cui immatricolati	iscritti	di cui immatricolati
Milano	171.7561	34.239	180.153	36.597	180.586	35.957
Torino	81.102	17.312	81.867	17.029	85.064	16.797
Genova	35.082	5.845	35.248	6.594	35.806	6.560
Venezia	25.477	4.154	23.799	4.261	24.082	4.353
Bologna	81.869	13.299	81.659	13.820	81.185	13.880
Firenze	58.383	10.252	59.013	11.034	61.104	11.036
Roma	211.339	41.478	213.959	44.900	219.219	46.495
Napoli	119.908	22.891	129.095	24.818	130.227	24.711
Bari	67.647	11.767	67.286	11.793	69.183	11.967
Palermo	54.390	12.881	63.466	13.981	64.848	13.836
Cagliari	39.708	7.119	40.160	7.250	38.511	6.448
Tot. Italia	1.702.121	331.368	1.765.418	346.940	1.803.024	353.119
Quota 11 città/Italia	55,62%	54,69%	55,27%	55,36%	54,90%	54,38%
	2005		2006		2007	
	iscritti	di cui immatricolati	iscritti	di cui immatricolati	iscritti	di cui immatricolati
Milano	177.395	37.034	165.944	33.415	163.826	32.685
Torino	85.256	17.235	83.610	15.135	84.495	15.481
Genova	35.749	6.708	32.113	5.829	31.896	5.741
Venezia	23.454	4.707	22.835	4.330	22.929	4.265
Bologna	79.976	13.728	72.467	11.656	66.837	9.349
Firenze	61.167	10.937	57.325	9.082	55.717	9.238
Roma	223.731	44.231	220.713	41.619	226.303	40.741
Napoli	129.454	24.219	131.074	22.290	130.106	22.412
Bari	66.690	12.258	58.976	10.559	58.497	10.241
Palermo	66.129	13.955	58.567	11.398	57.058	11.553
Cagliari	37.839	6.835	36.005	4.960	35.960	4.778
Tot. Italia	1.800.428	347.700	1.796.270	331.940	1.799.041	325.348
Quota 11 città/Italia	54,81%	55,18%	52,31%	51,30%	51,90%	51,17%

Fonte: elaborazione Cittalia su dati Ufficio di Statistica - Ministero dell' Istruzione, dell' Università e della Ricerca (2008)

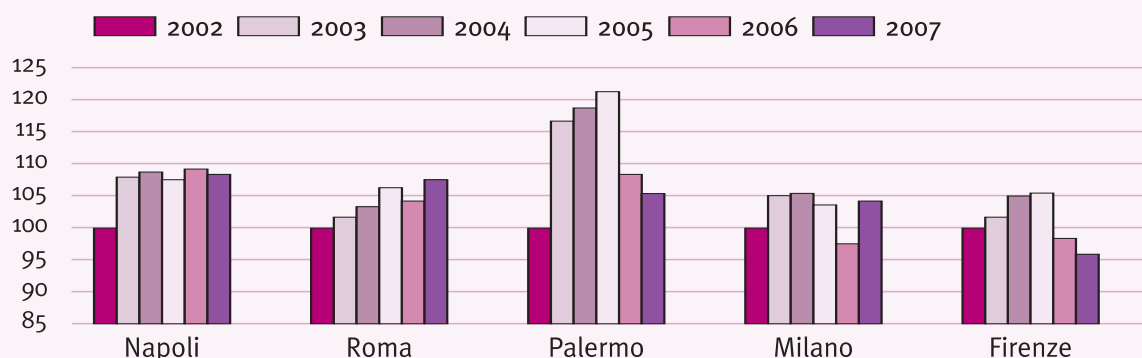
51,17% delle immatricolazioni registrate a livello nazionale.

L'andamento in leggera diminuzione rispetto al 2002 (54,69%) evidenzia, tuttavia, il fenomeno di crescita degli Atenei localizzati anche in città di minori dimensioni. D'altra parte, se si considerano

i dati a livello assoluto, Roma e Milano rappresentano da sole il 22% degli iscritti d'Italia e il 23% degli immatricolati.

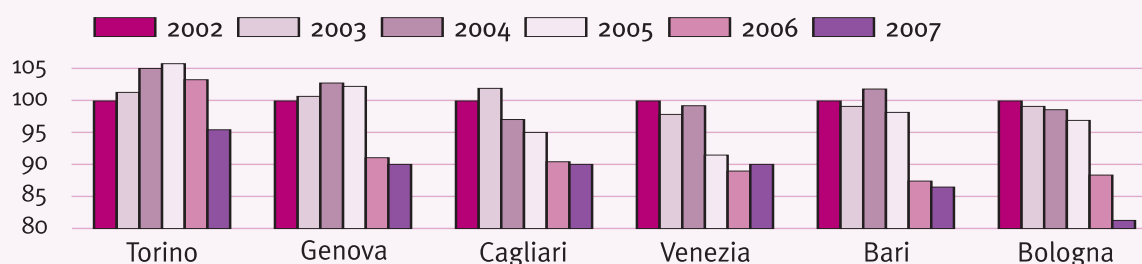
Considerando invece i numeri indice (base 2002=100) delle iscrizioni, si nota un andamento eterogeneo tra le università delle grandi città

Grafico 4.4 Andamento dei numeri indice delle iscrizioni, 2002-2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati dati Ufficio di Statistica - Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (2008)

Grafico 4.5 Andamento dei numeri indice delle iscrizioni, 2002-2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati dati Ufficio di Statistica - Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (2008)

(Grafico 4.4 e 4.5). Le città che guadagnano iscritti si collocano prevalentemente nel centro-sud (Tabella 4.17 in Allegato): Napoli (+8,5%), Roma (+7%), Palermo (+5%) e infine - unica eccezione - Milano (+4%). Perdono invece iscritti rispetto al 2002 soprattutto Bologna (-18%), Bari (-13,5%), Venezia (-10%), Cagliari (-9,4%) e Genova (-9%).

Dal 2003 tutte le città mostrano un andamento altalenante. Roma, Milano e Venezia, dopo una lieve flessione nel 2006, sono nuovamente in crescita nel 2007. Tutte le altre città mostrano invece un decremento continuo a partire dal 2002.

Passando ad esaminare il numero dei laureati (Tabella 4.9), anche in questo caso la quota delle città metropolitane supera il 50% del totale, ed anche in questo caso l'andamento degli ultimi sei anni segue il numero di iscritti, facendo registrare un calo della quota dal 57,27% del 2001 al 52,51% del 2007. Il numero assoluto dei laureati cresce dal

2002 al 2007 in tutte le città così come nel resto d'Italia.

Tuttavia, se si analizzano i tassi di variazione 2002-2007 dei numeri indice (Grafico 4.6), si nota come solo Palermo (+170%) e Roma (+76%) facciano registrare incrementi superiori alla media italiana, confermando il ruolo crescente ricoperto dalle università delle altre province. In coda Cagliari (+23%) e Genova (+17%).

Tenuto conto dell'importanza della capacità delle città metropolitane di attrarre talenti dall'estero, sono stati, infine, presi in esame i dati relativi al peso degli stranieri nelle università delle città italiane. Nella Tabella 4.10 sono riportati i dati, riferiti al 2006, del numero di iscritti stranieri in Italia per area di provenienza. Il maggior peso è relativo ai Paesi europei non UE: in particolare, gli iscritti stranieri nelle università italiane provengono, per il 16,87% dall'Albania, seguita a distanza dalla

Tabella 4.9 Numero di laureati, 2001-2007

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Milano	20.391	22.283	27.376	n.d.	35.123	32.083	33.977
Torino	10.663	11.565	13.052	n.d.	16.976	14.944	14.482
Genova	4.403	4.605	5.073	n.d.	5.304	5.362	5.166
Venezia	3.293	4.590	4.700	n.d.	4.796	4.616	4.722
Bologna	9.454	10.323	12.220	n.d.	13.868	12.995	12.253
Firenze	5.357	6.334	6.334	n.d.	8.577	9.128	9.099
Roma	20.712	24.425	34.775	n.d.	34.079	35.870	36.387
Napoli	11.762	11.533	12.410	n.d.	18.165	19.119	18.541
Bari	6.745	7.459	7.499	n.d.	9.513	9.822	9.134
Palermo	3.395	5.013	5.903	n.d.	7.065	7.143	9.181
Cagliari	3.311	3.623	4.187	n.d.	4.354	4.204	4.064
Tot. Italia	173.710	198.705	233.501	n.d.	299.789	297.817	299.026
Quota 11 città/Italia	57,27%	56,24%	57,19%	n.d.	52,64%	52,14%	52,51%

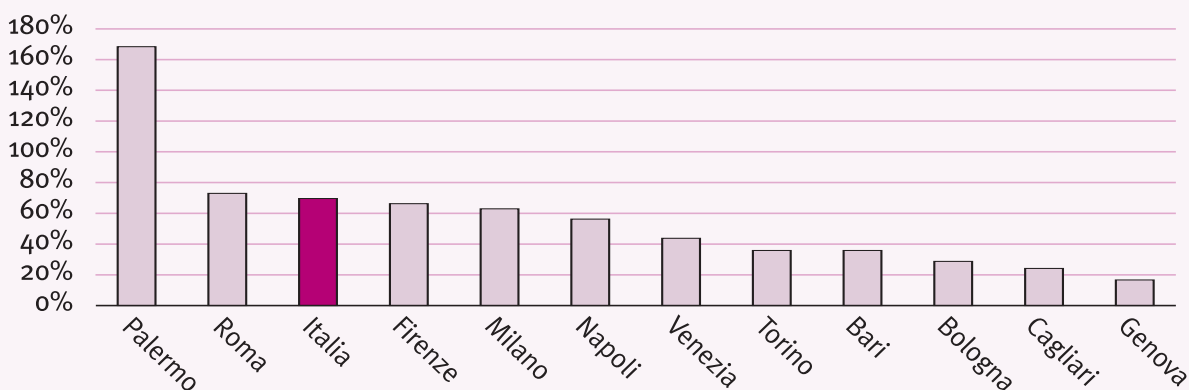
Fonte: elaborazione Cittalia su dati Ufficio di Statistica - Ministero dell' Istruzione, dell' Università e della Ricerca (2008)

Romania⁷ (2,61%) e dalla Croazia (1,86%). I Paesi della UE rappresentano poco meno del 17% degli iscritti stranieri, con la Grecia che occupa il primo posto con l'8% del totale. Il resto degli stranieri che frequentano le università italiane provengono dall'Asia (7,59%), dall'Africa (6,46%), Sud America (4,50%), Nord-America (1,21%) e infine Oceania (0,11%). Per quanto riguarda le città metropolitane, nella Tabella 4.11 sono riportati il numero di stranieri iscritti nel 2006 e la percentuale di stranieri sul totale degli iscritti.

7) La Romania è entrata a far parte dell'UE solo nel 2007.

In valore assoluto Roma è la città che attrae il maggior numero di stranieri, pari a 2.726 unità. Seguono Milano (2.010), Bologna (1.480) e Firenze (1.213). Tra le città del Mezzogiorno, Bari è la città con la maggior presenza di iscritti stranieri, pari a 434; mentre sostanzialmente irrilevante è la quota di stranieri nelle università di Cagliari e Palermo. Esaminando il numero di stranieri in rapporto al totale degli iscritti si registra che Firenze e Bologna sono le città con la maggior percentuale di stranieri nelle università con valori superiori al 2%. Genova, Roma, Milano e Torino registrano valori superiori all'1%, mentre tutte le altre mostrano valori inferiori.

Grafico 4.6 Tasso di variazione % 2001-2007 dei numeri indice (base=2001) relativi al numero dei laureati per le città metropolitane e per l'Italia



Fonte: elaborazione Cittalia su dati Ufficio di Statistica - Ministero dell' Istruzione, dell' Università e della Ricerca (2008)

Tabella 4. 10 Iscritti stranieri nelle università per aree di provenienza, valori assoluti e percentuale, 2006

Provenienza	valori assoluti	percentuale
Paese UE-25	10.587	16,94%
Grecia	5.020	8,03%
Germania	1.381	2,21%
Polonia	1.172	1,88%
Europa non UE	18.398	29,44%
Albania	10.543	16,87%
Romania	1.630	2,61%
Croazia	1.164	1,86%
Africa	4.036	6,46%
Nord America	754	1,21%
Sud America	2.811	4,50%
Asia	4.742	7,59%
Oceania	66	0,11%
Non indicata	195	0,31%
Totale	62.499	

Fonte: dati Ufficio di Statistica - Ministero dell' Istruzione, dell' Università e della Ricerca (2007)

Tabella 4. 11 Iscritti stranieri nelle università, valori assoluti e quota stranieri/iscritti, 2006

	numero di stranieri	quota di stranieri
Roma	2.726	1,24%
Milano	2.010	1,21%
Bologna	1.480	2,04%
Firenze	1.213	2,12%
Torino	892	1,07%
Genova	499	1,55%
Bari	434	0,33%
Venezia	232	0,72%
Napoli	187	0,32%
Cagliari	4	0,01%
Palermo	3	0,01%

Fonte: dati Ufficio di Statistica - Ministero dell' Istruzione, dell' Università e della Ricerca (2007)

La scarsa presenza di studenti stranieri nelle università italiane è un fenomeno non nuovo, le cui cause non saranno prese in considerazione in questa sede. Si può tuttavia affermare che la debole capacità di attrazione del sistema universitario italiano e le politiche di accoglienza, in particolare logistica, destinate in generale agli studenti universitari non residenti sono tra le principali motivazioni di questo fenomeno.

Risorse immateriali e governo dell'innovazione nelle aree urbane

Il crescente fenomeno della globalizzazione mette alla prova la capacità delle economie locali di adattare e sfruttare i propri vantaggi competitivi offrendo al contempo nuove opportunità di sviluppo. Nell'arena globale innovare significa legare la conoscenza sviluppata altrove con quella stanziale e/o prodotta nel territorio, per valorizzare le peculiarità, la cultura e le tradizioni locali. In questo contesto, le città metropolitane sembrano ridisegnare il proprio modello di sviluppo divenendo *hub* per gli scambi di sapere distribuito nel territorio nazionale e all'estero. Un nuovo modello di sviluppo dell'industria, caratterizzato dalla prevalenza crescente di fattori immateriali della produzione, capitale umano specializzato e da un forte orientamento all'innovazione.

Il ruolo delle grandi città diviene viepiù rilevante e i fattori in grado di giocare a favore degli agglomerati urbani appaiono molteplici. Si pensi alla presenza nelle aree metropolitane di centri di ricerca pubblici e privati, di università prestigiose, di laboratori creativi, insomma di una parte importante di quanto rappresenta un forte incentivo alla crescita delle professionalità e alla concentrazione di talenti. Come emerso dai dati presentati all'interno del capitolo, in Italia le 11 città esaminate sfornano più della metà dei laureati del paese. A parità di altre condizioni e di altre forme di capitale, un'elevata dotazione di capitale sociale consente di acquisire maggiori vantaggi competitivi rispetto ad altri sistemi territoriali.

Considerare il capitale sociale come un fattore di sviluppo significa applicare nuovi schemi di analisi,

non considerando più la qualità sociale il frutto della capacità competitiva, quanto piuttosto, uno strumento per raggiungerla.

La veste di cui si appropriano le metropoli risulta tuttavia, da un lato, la naturale evoluzione di una funzione di attrattore e centro di smistamento delle risorse più promettenti, dall'altro il percorso di sviluppo obbligato in un contesto di dematerializzazione dei processi e delle risorse in cui le città hanno dovuto, in qualche modo, ipotizzare per se stesse un nuovo compito economico e sociale. La variabile chiave è rappresentata dalla capacità di produzione di conoscenza ma anche dalla possibilità di accesso ad informazioni provenienti dall'esterno: le città stanno diventando, in misura diversa, strumenti di connessione con le reti di ricerca e di *knowledge* globali. Va da sé che non si può trascurare come il raggiungimento di una massa critica nell'attività di R&S rappresenti una condizione fondamentale per avviare processi cumulativi di crescita e diffusione della conoscenza e dell'innovazione e che, nel perseguire tale obiettivo, le città metropolitane possano contare su una marcia in più.

Nella classifica delle città italiane capoluogo di Provincia, come osservato nella trattazione, sono le *metropoli* a detenere la componente maggiore di capitale creativo, con Roma che guida con il 24,62% e Genova, Napoli e Bologna a seguire col 23,99%, il 23,38% e il 23,26%. Nel confronto internazionale, secondo un'elaborazione della Carnegie Mellon University, appare che il livello europeo di classe creativa oscilla tra "l'ottimo" di Stoccolma, 45,75%, e il "minimo" di Atene, 20,94%, passando per il 24,37% di Barcellona. Su queste basi, le città italiane mostrano di essere in media più vicine alle altre metropoli europee piuttosto che alle città tecnologicamente più evolute⁸ a livello mondiale. Sul piano pratico, tuttavia, e trasferendo il confronto dal sistema delle città al sistema paese, i risultati non appaiono incoraggianti: secondo lo European Innovation Scoreboard 2007 della Commissione

8) La concentrazione di capitale creativo, tuttavia, non va confusa con la presenza di capitale umano in possesso di un livello di istruzione terziaria ovvero di titoli di studio conseguiti soltanto dopo il completamento delle scuole superiori. In questo caso, nel confronto internazionale, la stessa Roma - al primo posto in Italia nella nostra analisi, come sede di talento e creatività e come numero di laureati - appare solo ultima, tra le altre città europee confrontate nello studio del Creativity Group Europe basato su dati 2004 estratti dai data base Urban Audit. Per citare qualche esempio, infatti, la Capitale ha solo l'11,62% di cittadini con istruzione terziaria, rispetto al 29,29% di Londra, al 26,32% di Parigi e al 17,18% di Lisbona.

Europea, l'Italia si trova al penultimo posto tra i paesi, cosiddetti, moderatamente innovatori, con un indice sintetico d'innovazione pari a 0,33, a pari merito con Cipro e appena prima della Spagna. Rispetto alla classifica 2006, l'Italia mostra anche di perdere una posizione, passando - sempre rispetto all'indice d'innovazione - dallo 0,34 allo 0,33.

Nella classifica dell'Innovazione in Europa, USA e Giappone, a seguire l'Italia si trovano paesi come la Turchia, la Lituania, la Romania e la Grecia, realtà definite, dal rapporto della Commissione, *in via di recupero tecnologico*, mentre ai posti di comando rimangono saldamente ancorati Svezia (al primo posto con un indice di 0,73), Israele, Germania, Francia ed altri *innovation leaders e followers*.

Quanto detto sinora sulle opportunità offerte dal settore della R&S per le metropoli è vero tanto in casa nostra quanto nel resto del mondo; la situazione italiana, tuttavia, presenta delle peculiarità da cui non si può prescindere. Il nostro paese sconta un divario significativo, in termini di ricerca e innovazione, rispetto alle altre realtà industrializzate europee e mondiali. Tale differenziale è imputabile, secondo alcuni, ad una serie di elementi strutturali del sistema produttivo nazionale (quali, ad esempio, la dimensione ridotta della maggior parte delle imprese che costituiscono il tessuto industriale italiano o l'antica componente artigianale, nella gestione dei cicli produttivi, che fa concentrare le imprese più forti e caratteristiche in settori *low tech* e ad alta intensità di lavoro) ed anche alla bassa propensione del nostro sistema a dare vita a nuova conoscenza attraverso l'investimento di risorse significative in attività sistematiche di ricerca; discorso valido tanto per le imprese, quanto per la Pubblica Amministrazione. Tali caratteristiche si scontano, evidentemente, sul piano della competitività globale sia a livello di centri urbani che, di riflesso, a livello paese. Il World Competitive Yearbook 2007, pone l'Italia al 42-esimo posto nella scala della competitività rispetto a 61 economie mondiali considerate: dopo Islanda, Austria, Germania, Regno Unito ma anche dopo Irlanda, Taiwan, Israele, Estonia e Portogallo.

Non si può sottovalutare come in Italia manchi un efficace sistema di trasferimento dell'innovazione alle imprese. Non basta che le politiche di crescita industriale e tecnologica siano delocalizzate a livello regionale e comunale; emerge la necessità di definire piani strutturati di intervento a sostegno di realtà

trainanti, capaci di produrre ricchezza. E' assodato, infatti, che non si possa imputare alla sola scarsità di finanziamenti destinati alla ricerca la posizione mediocre che il nostro paese occupa sul piano dell'innovazione e della competitività⁹. I dati Eurostat, OECD ed Istat¹⁰ degli ultimi tre anni mostrano quanto la nazione sia in ritardo rispetto alle altre dell'UE e soprattutto rispetto agli standard fissati per il 2010 dalla Strategia di Lisbona, evidenziando, oltre ad una posizione attuale arretrata rispetto a quella dei competitor mondiali, un peggioramento della spesa in R&S che nel nostro paese, tra il 1990 e il 2005, ha seguito un andamento, non solo basso in valore assoluto, ma addirittura stagnante¹¹. Laddove, poi, gli obiettivi perseguiti a livello europeo in tema di innovazione e promozione della ricerca sono stati ampiamente esplicitati¹², a livello locale si sconta, da sempre, una difficoltà a tradurre tali obiettivi in strumenti operativi, pure nella traslazione nazionale delle direttive comunitarie.

L'innovazione, assieme a tutti gli elementi capaci di stimolarla e generarla, punta ad offrire soluzioni valide nell'ottica imprenditoriale, cioè utili a migliorare standard organizzativi, produttivi, potenziando la catena del valore di un territorio e di un agglomerato sociale. Un ambiente urbano favorevole può essere un moltiplicatore della creatività, condizione necessaria ma non sufficiente perchè si generi una soluzione innovativa: la creatività è il carburante di cui si alimenta un ambiente innovativo.

Nel contesto della *net economy* l'innovazione è un processo che avviene all'interno della società, che coinvolge più strutture, più attori, più protagonisti. Per questo è importante non trascurare la necessità di formalizzare dei modelli di gestione delle risorse che generino innovazione e crescita per il territorio, all'interno di un più ampio discorso di governance dell'innovazione. La città, in tal modo,

9) Sul ritardo accumulato dall'Italia in termini di innovazione, rispetto agli altri paesi avanzati, si veda anche S. Ferrari, P. Guerrieri, F. Malerba, S. Mariotti, D. Palma (a cura di), *"L'Italia nella competizione tecnologica internazionale. Quinto rapporto"*, Franco Angeli, Milano (2007).

10) *"Education and Training indicators"*, Eurostat (2007); *"Main Science and Technology Indicators (MSTI): 2008/1"*, OECD (2008); *"La ricerca e sviluppo in Italia, 2005"* Istat (2007).

11) Si veda anche, *Will Italy meet the ambitious European target for R&D expenditure? Natura non facit saltus*, Technological Forecasting and Social Change, vol. 71, N. 5, pp. 509-23, G. Sirilli (2004).

12) Tali obiettivi sono stati esplicitati a partire dal Trattato istitutivo della CE fino al VII Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo tecnologico 2007-2013.

in quanto sede elettiva di università, punto di aggregazione di talento e polo imprenditoriale, diventa un incubatore dell'innovazione, ovvero, un luogo all'interno del quale i fattori della crescita vengono coltivati e trasformati in potenziali generatori di ricchezza¹³.

Nonostante le criticità che emergono, le città restano centri propulsivi per le energie dei singoli e luoghi di scambio e di confronto inestimabili per la valorizzazione delle risorse individuali. In questo senso, e in un momento storico quale quello attuale che sposta l'attenzione dal dettaglio alla visione d'insieme, dalla definizione statica delle risorse di un territorio alla prospettiva dinamica di trasformazioni e di crescita, appare fondamentale prestare un'attenzione rinnovata allo sviluppo delle città in chiave strategica. Un obiettivo primario in tale prospettiva di accumulazione di risorse (economiche, umane e creative) diventa quello di riuscire a sfruttare al meglio i *driver* strategici derivanti dalle capacità e dalle competenze dei suoi abitanti. Saper, quindi, attrarre capitale sociale rappresenta una delle vie irrinunciabili per assicurarsi un posto di rilievo nella ridisegnata geografia dell'influenza, sia a livello nazionale che a livello europeo.

Già oggi, e sempre più nel futuro, le differenze tra le realtà urbane si baseranno sulla maggiore o minore intensità di concentrazione nel territorio di fattori di competitività, ovvero di innovazione, talento, imprenditorialità e connettività. In tal senso, è possibile cogliere il nesso tra il livello della qualità della vita percepito nelle diverse aree e il tasso di crescita strategica della città in questione, significando il primo un'ottima fonte di attrazione di talenti nel tessuto economico ed imprenditoriale locale e il secondo una sua conseguenza.

Quanto detto ci aiuta a comprendere come sia sempre meno distante, e forse già reale, almeno a livello internazionale, la prospettiva di una competizione aperta tra centri urbani per aggiudicarsi il maggior numero di vettori immateriali della crescita. Proprio questo contesto, in forte evoluzione, porta a dover affrontare necessariamente nei prossimi anni alcune priorità non più rinviabili.

La città crocevia della filiera della R&S.

L'affermarsi di un mondo allargato caratterizzato da un mercato delle merci come dei servizi, delle interrelazioni finanziarie, come degli scambi commerciali

quasi senza confine, pone la cooperazione interistituzionale locale quale unica via per non continuare a perdere competitività nei confronti del resto del mondo. In tale ottica, lo sviluppo metropolitano diviene uno sviluppo globale, che non risponde soltanto a logiche economiche ma che interiorizza, in chiave di visione strategica, concetti quali capitalizzazione delle competenze individuali, accumulazione delle conoscenze specialistiche, ma anche condivisione di saperi collettivi e social network di apprendimento; tutto finalizzato al raggiungimento di un benessere sociale sostenibile.

In questo senso, alcuni *policy maker* auspicano da tempo il superamento del modello post fordista che ha caratterizzato la politica industriale di molte città italiane invocando un governo dello sviluppo incentrato sulla concentrazione delle risorse, l'integrazione delle utility di R&S e il trasferimento dell'innovazione al mondo produttivo. Le città, crocevia di stimoli, occasioni, opportunità, creatività, intuizioni, confronti e scambi sembrano essere il luogo naturale per cogliere le nuove sfide derivanti dal governo della filiera della ricerca e dell'innovazione.

Le dinamiche tipiche dell'economia della conoscenza non hanno carattere automatico: occorre una precisa strategia di azione per ridisegnare politiche urbane in grado di accompagnare il processo di transizione verso l'economia dei servizi e del sapere, incentivando i processi di creazione, assorbimento e diffusione di nuova conoscenza.

L'innovazione è un processo di natura sistemica, in cui diventa essenziale il coordinamento, e soprattutto la cooperazione, tra i diversi attori che compongono la filiera della ricerca e dell'innovazione.

La città seducente del capitale immateriale.

Affrontando la relazione che lega la presenza di talenti allo sviluppo del territorio, si deve osservare come in Italia questo binomio, paradossalmente, spesso non sia rispettato. Le nostre città, storicamente culle di talento e creatività, si trovano oggi a dover competere in termini di *brain gain* oltre che all'interno dello stesso territorio nazionale anche nel confronto con altre realtà europee e mondiali. Le intelligenze sono attratte sicuramente da condizioni economiche adeguate e da contesti di lavoro competitivi e dinamici ma anche dalla qualità della vita dei territori e dal fascino evocativo dei contesti culturali.

Ecco, allora, che proprio le singole città con il loro patrimonio storico-artistico, le loro bellezze natura-

13) Sul ruolo cruciale svolto dalle università si veda S. Zapperi, F. Sylos Labini, "Lo tsunami dell'università italiana", CNR (2006) Roma.

li, il loro sistema di infrastrutture, la loro capacità di essere crocevia di personalità e ingegni e più in generale la loro facile “usabilità”, possono fare la differenza.

E' questo un fattore di competitività ritenuto da molti autori¹⁴ importante, ed anche se i corridoi dell'innovazione appaiono ben più ampi dei confini delle singole città, anzi per certi versi mostrano di non avere confini, città seducenti rappresentano un ulteriore acceleratore nelle decisionali insediative del capitale immateriale ed uno stimolo aggiuntivo alla creatività individuale.

La città nodo strategico dell'innovazione. Le rivoluzioni industriali che hanno caratterizzato la storia economica degli ultimi secoli sono perlopiù partite dall'introduzione di innovazioni di processo e/o prodotto avvenute in contesti urbani che hanno favorito la circolazione di idee, lo scambio di esperienze, l'accesso ai capitali, l'abbondanza di manodopera, lo spirito di iniziativa. Oggi le città offrono ancora tutte queste leve ma, da sole e considerate singolarmente, non appaiono più sufficienti ad innescare meccanismi di crescita competitiva che necessitano, invece, di politiche di sistema capaci di alimentare la ricerca e l'innovazione tecnologica e il trasferimento al settore produttivo¹⁵.

Quello che va colmato è il doppio passaggio che, a partire dalle risorse creative (capitale umano) ed economiche (investimenti) porta alla produzione di ricchezza per le collettività territoriali e la crescita del paese¹⁶. Di qui la necessità di un'efficace strategia di governo dell'innovazione che assicuri, garantendolo, il trasferimento di flussi finanziari ad università, laboratori, centri di ricerca e monitori l'effettivo trasferimento dell'innovazione al sistema delle imprese. Anche perché va sottolineato che, in Italia, l'investimento in ricerca e sviluppo da parte delle imprese supera di poco il 52%, laddove in Germania le imprese dedicano il 70% della spesa alla ricerca, quelle francesi il 64% e quelle britanniche il 63%¹⁷. Alle istituzioni centrali e locali il compito di operare in tandem per ridisegnare un pano-

rama di regole e prassi che si concentri sulla ricerca, incoraggiandola, e impegni risorse sulla valorizzazione delle città affinché quest'ultime possano svolgere con maggiore incisività quel ruolo di porti liberi del sapere e di accumulazione di eccellenza.

Nuova linfa alla ricerca, quindi, anche ristrutturando il sistema della finanza locale e incanalando, in maniera permanente, parte degli introiti verso progetti di innovazione duraturi. E' nelle città - ovvero nei luoghi in cui si manifesta la maggiore domanda di lavoro qualificato e l'offerta di energie creative - che si concentrano i più rilevanti finanziamenti, incentivi e investimenti sia privati che pubblici nel settore della ricerca; alle città la capacità di cogliere questi elementi “sparsi” trasformandoli in una risorsa strategica.

14) Si veda anche R. Florida, *“L'ascesa della nuova classe creativa”*, (2003) Mondadori, Milano.

15) Cotec - Fondazione per l'innovazione tecnologica, *“Il libro verde sull'innovazione, Come rilanciare l'innovazione in Italia”*, Roma (2008).

16) Comunicazione della Commissione al Consiglio Europeo; *“Relazione strategica sulla strategia di Lisbona rinnovata per la crescita e l'occupazione: il nuovo ciclo (2008 - 2010)”*. COM (2007) 803 def. - Parte I, Bruxelles 11.12.2007.

17) Dati citati in nota 11, OECD 2007.

Allegato

Tabella 4. 12 Tasso di penetrazione (TP) di Internet a livello generale (imprese, associazioni, individui) ogni 10.000 abitanti: le prime 20 province italiane, 2004

Provincia	TP generale (imprese, associazioni e individui) ogni 10.000 abitanti	Ranking TP	Numero Domini	% numero Domini rispetto al totale nazionale
Pisa	251,92	1	8.346	1,44%
Bolzano	235,72	2	8.778	1,51%
Milano	229,89	3	72.461	12,50%
Firenze	201,08	4	16.146	2,79%
Roma	181,43	5	56.444	9,74%
Rimini	181,04	6	4.224	0,73%
Bologna	177,01	7	14.213	2,45%
Siena	174,02	8	3.819	0,66%
Prato	173,89	9	3.390	0,58%
Trento	161,14	10	6.387	1,10%
Padova	154,51	11	11.114	1,92%
Modena	154,04	12	8.382	1,45%
Brescia	149,56	13	13.973	2,41%
Reggio-Emilia	146,85	14	5.707	0,98%
Vicenza	146,2	15	9.701	1,67%
Lucca	145,62	16	4.664	0,80%
Parma	144,89	17	4.954	0,85%
Arezzo	144,88	18	4.022	0,69%
Udine	144,72	19	6.492	1,12%
Verona	143,09	20	9.976	1,72%

Fonte: Istituto di Informatica e Telematica del CNR (2005)

Tabella 4. 13 Tasso di penetrazione (TP) di Internet tra le persone fisiche a livello provinciale ogni 10.000 abitanti per le prime 18 province, 2004

Provincia	TP persone fisiche ogni 10.000 abitanti	Ranking TP	Numero Domini	% numero Domini rispetto al tot. nazionale
Pisa	74,25	1	2.460	1,70%
Roma	59,26	2	18.438	12,75%
Rimini	50,53	3	1.179	0,82%
Firenze	50,29	4	4.038	2,79%
Bolzano	49,41	5	1.840	1,27%
Milano	47,82	6	15.072	10,43%
Siena	43,24	7	949	0,66%
Bologna	41,92	8	3.366	2,33%
Trieste	35,37	9	746	0,52%
Livorno	35,36	10	1.001	0,69%
Grosseto	34,79	11	641	0,44%
Trento	34,67	12	1.374	0,95%
Lucca	34,03	13	1.090	0,75%
Arezzo	33,93	14	942	0,65%
Perugia	33,24	15	1.725	1,19%
Aosta	33,17	16	339	0,23%
Pescara	33,04	17	829	0,57%
Padova	32,78	18	2.358	1,63%

Fonte: Istituto di Informatica e Telematica del CNR (2005)

Tabella 4. 14 Tasso di penetrazione (TP) di Internet tra le imprese a livello provinciale ogni 10.000 abitanti per le prime 18 province, 2004

Provincia	TP imprese ogni 100 imprese	Ranking TP	Numero Domini	% numero Domini rispetto al tot. nazionale
Pisa	17,33	1	5.432	1,34%
Bolzano	16,37	2	6.535	1,61%
Milano	16,25	3	54.319	13,41%
Roma	12,67	4	34.201	8,44%
Firenze	12,56	5	11.185	2,76%
Siena	12,45	6	2.691	0,66%
Trento	12,19	7	4.534	1,12%
Udine	12,02	8	4.855	1,20%
Bologna	11,96	9	10.055	2,48%
Brescia	11,60	10	10.821	2,67%
Torino	11,36	11	19.185	4,74%
Vicenza	11,35	12	7.548	1,86%
Modena	11,25	13	6.528	1,61%
Lecco	11,12	14	2.624	0,65%
Ancona	11,11	15	3.821	0,94%
Varese	10,93	16	6.813	1,68%
Verona	10,76	17	7.436	1,84%
Como	10,75	18	4.572	1,13%

Fonte: Istituto di Informatica e Telematica del CNR (2005)

Tabella 4. 15 Servizi di connettività nelle aree metropolitane, percentuale popolazione coperta, 2007

	Copertura ADSL % popolazione	Accessi BB popolazione	Accessi BB popolazione coperta ADSL	Copertura ADSL2+ % popolazione
Milano	100	30	30	100
Firenze	100	27	27	98
Bologna	100	25	25	100
Roma	100	25	25	94
Torino	100	23	23	100
Venezia	100	22	22	88
Cagliari	100	22	22	99
Genova	100	21	21	99
Bari	100	21	21	99
Napoli	100	20	20	99
Palermo	100	18	18	95
<i>media città</i>	<i>100</i>	<i>23</i>	<i>23</i>	<i>97</i>
Italia	94	17	18	55

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Osservatorio Banda Larga", Between (2008)

Tabella 4. 16 Elenco punti "hot spot" Telecom presenti in Italia per aree metropolitane, febbraio 2006

	Hot spot(*)		
	V.a.	%	Per 100 mila abitanti
Torino	26	3,3	2,9
Milano	42	5,3	3,2
Venezia	16	2,0	5,9
Genova	6	0,8	1,0
Bologna	8	1,0	2,1
Firenze	14	1,8	3,8
Roma	90	11,3	3,2
Napoli	7	0,9	0,7
Bari	3	0,4	0,9
Tot. Italia	794	100	1,4

(*) Punti di accesso alla rete wireless, e accessibili a pagamento in uffici postali, strutture alberghiere e sportive, cinema, negozi di telefonia, stazioni ferroviarie, università e locali pubblici

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Wholesale", Telecom Italia (2007)

Tabella 4. 17 Andamento dei numeri indice delle iscrizioni, 2002-2007 (le città sono ordinate per valori del 2007)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	variazione % 2002-2007
Napoli	100	107,66	108,61	107,96	109,31	108,50	8,5%
Roma	100	101,2	103,73	105,86	104,44	107,08	7,1%
Palermo	100	116,69	119,23	121,58	107,68	104,91	4,9%
Milano	100	104,89	105,14	103,28	96,62	104,18	4,2%
Firenze	100	101,08	104,66	104,77	98,19	95,43	-4,6%
Torino	100	100,94	104,89	105,12	103,09	95,38	-4,6%
Genova	100	100,47	102,06	101,90	91,54	90,92	-9,1%
Cagliari	100	101,14	96,99	95,29	90,67	90,56	-9,4%
Venezia	100	93,41	94,52	92,06	89,63	90,00	-10,0%
Bari	100	99,47	102,27	98,59	87,18	86,47	-13,5%
Bologna	100	99,74	99,16	97,69	88,52	81,64	-18,4%

Fonte: elaborazione Cittalia su dati Ufficio di Statistica - Ministero dell' Istruzione, dell' Università e della Ricerca (2008)

Indice dei Grafici e delle Tabelle

Nel capitolo

Tabella 4.1 Percentuale di classe creativa e ranking su 103 città, 2001

Tabella 4.2 Confronto di posizioni sull'Indice di Classe Creativa 1991-2001 e ranking su 103 città

Tabella 4.3 Indice di Talento e posizione occupata su 103 città rispetto a ciascun indicatore, 2001

Grafico 4.1 Numero di ricercatori nel settore pubblico/privato (prime 15 città), ricercatori per 1000 lavoratori, 2001

Tabella 4.4 Ripartizione ricercatori settore pubblico/privato (prime 15 città), 2001

Tabella 4.5 L'indice di tecnologia e ranking su 103 città, 2001

Tabella 4.6 Indice di Creatività Italiano (ICI) e ranking su 103 città, 2001

Grafico 4.2 Tassi di penetrazione regionale di internet per ogni 10.000 abitanti

Tabella 4.7 Classificazione delle province per intensità di R&S (rapporto spese in R&S e PIL), 2001

Grafico 4.3 Province Italiane per intensità di R&S, 2001

Tabella 4.8 Iscritti e immatricolati nelle università, 2001-2007

Grafico 4.4 Andamento dei numeri indice delle iscrizioni, 2002-2007

Grafico 4.5 Andamento dei numeri indice delle iscrizioni, 2002-2007

Tabella 4.9 Numero di laureati, 2001-2007

Grafico 4.6 Tasso di variazione % 2001-2007 dei numeri indice (base=2001) relativi al numero dei laureati per le città metropolitane e per l'Italia

Tabella 4.10 Iscritti stranieri nelle università per aree di provenienza, valori assoluti e percentuale, 2006

Tabella 4.11 Iscritti stranieri nelle università, valori assoluti e quota stranieri/iscritti, 2006

In allegato

Tabella 4.12 Tasso di penetrazione (TP) di Internet a livello generale (imprese, associazioni, individui) ogni 10.000 abitanti: le prime 20 province italiane, 2004

Tabella 4.13 Tasso di penetrazione (TP) di Internet tra le persone fisiche a livello provinciale ogni 10.000 abitanti per le prime 18 province, 2004

Tabella 4.14 Tasso di penetrazione (TP) di Internet tra le imprese a livello provinciale per ogni 10.000 abitanti per le prime 18 province, 2004

Tabella 4.15 Servizi di connettività nelle aree metropolitane, percentuale popolazione coperta, 2007

Tabella 4.16 Elenco punti “hot spot” Telecom presenti in Italia per aree metropolitane, febbraio 2006

Tabella 4.17 Andamento dei numeri indice delle iscrizioni, 2002-2007 (le città sono ordinate per valori del 2007)

5

Le infrastrutture materiali: trasporto pubblico, sistema bancario, strutture sanitarie ed offerta alberghiera.





Cosa dicono i numeri

Milano e Roma sono le città metropolitane con la rete di trasporto pubblico più capillare.

Milano, Venezia e Roma registrano il numero annuo di passeggeri nei trasporti pubblici per abitante più alto tra le 11 città, con valori pari rispettivamente a 634, 604 e 491 passeggeri per abitante.

Negli aeroporti delle città metropolitane si concentrano i maggiori flussi di traffico aereo: dal 67% dei voli charter all'86,4% dei voli internazionali. Nel 2007 la quota di Roma e Milano è pari al 53% del totale passeggeri.

Nelle 11 città metropolitane si trovano il 16% degli sportelli bancari italiani. Tale dato riflette la capillarità del sistema bancario nazionale a livello di distribuzione di sportelli sul territorio.

A fronte del 16% degli sportelli bancari, si raccoglie il 35% dei depositi bancari (anno 2007). Inoltre, nelle 11 città si concentra il 40% degli impieghi bancari.

Nelle 11 città si trova quasi un quinto degli istituti ospedalieri esistenti sul territorio nazionale e il 30% del personale occupato nel settore.

Nel periodo 1999-2003 si evidenzia una tendenza generalizzata alla diminuzione dei posti letto ospedalieri a fronte di una crescita della popolazione residente.

La quota di strutture alberghiere presenti nelle città metropolitane rispetto al resto del paese è pari al 7,82%.

Dopo aver esaminato le infrastrutture immateriali (Cap.4), in questo capitolo saranno prese in considerazione alcune delle principali infrastrutture materiali delle città metropolitane di cui sono disponibili i dati. In particolare, l'attenzione sarà concentrata sui trasporti pubblici, sulla rete del sistema bancario, sulle strutture della sanità e della ricettività alberghiera. L'analisi poggia sull'ipotesi che la presenza adeguata di tali infrastrutture rappresenti una precondizione necessaria per la crescita di un contesto urbano.

Nel paragrafo 5.1 sono prese in esame le infrastrutture relative ai trasporti pubblici in termini di numero passeggeri e dotazione di mezzi. Su questo aspetto, dove possibile, sono state effettuate delle comparazioni tra le grandi città metropolitane italiane e le maggiori capitali europee. Nel paragrafo 5.2 l'attenzione viene rivolta al sistema bancario. Le variabili considerate sono sostanzialmente tre: numero di sportelli bancari; andamento dei prestiti; consistenza degli impieghi. Inoltre, è stato elaborato un indicatore semplice che misura la "propensione al finanziamento" del sistema bancario in ogni città metropolitana, che consente di evidenziare il ruolo delle banche nel sistema produttivo locale, dal lato dell'offerta di fondi. Tale indicatore permette, altresì, di considerare la vitalità delle imprese nel domandare risorse economiche. Il paragrafo 5.3 illustra l'offerta di servizi sanitari considerando il numero di ospedali, il personale ospedaliero e il numero di letti disponibili. Tali grandezze sono anche rapportate al numero di abitanti delle città. Infine nel paragrafo 5.4 sono analizzati alcuni dati sulle infrastrutture alberghiere.

5.1 Muoversi in città con il trasporto pubblico

I trasporti e la mobilità rappresentano una delle sfide più importanti delle grandi città metropolitane non solo in Italia, ma in tutta Europa e nel resto del mondo (cfr. Cap. 1). La disponibilità di servizi di trasporto su ferro (tram, metropolitane, treni urbani) è considerata, da molti punti di vista, decisiva per un sistema di mobilità pubblica funzionale e competitivo rispetto all'auto.

Nonostante i molti progetti di potenziamento delle tratte esistenti (Milano e Napoli) o di costruzione di nuove infrastrutture (Roma), nel nostro Paese si possono stimare - nel 2004 - circa 128 km di rete complessiva (144 km considerando anche la linea 2 di Napoli, gestita da Trenitalia ed ipotizzando l'attribuzione a questa degli standard di "metropolitana"). Un dato che evidentemente non tiene il confronto con i principali paesi europei come Inghilterra, Spagna, Germania e Francia (Tabella 5.1).

Tabella 5. 1 Sistemi di metropolitane nei principali paesi UE, 2004

	n. sistemi	linee	estens. in Km
Francia	6	27	322
Germania	4	22	361
Italia	2	8	144
Olanda	2	4	127
Spagna	3	20	349
Regno Unito	3	15	480

Fonte: "Il trasporto urbano su rotaia in Italia", ISFORT (2006)

Pur considerando anche le tipologie “leggere”, più economiche e di agile costruzione, come quella recentemente inaugurata a Torino, la presenza di metropolitane è limitata a solo 5 realtà urbane: Torino, Milano, Roma, Napoli e Genova.

Le reti di metro rappresentano il nucleo fondamentale del trasporto pubblico nelle realtà europee con popolazione superiore al milione e mezzo di abitanti. Il maggiore sviluppo si registra a Parigi e a Berlino, dove rispettivamente 16 e 9 linee di metro sono adibite a servire principalmente il centro dell’area urbana; a Londra e Madrid 12 linee dello stesso tipo sono invece dedicate a collegare un territorio metropolitano più vasto, raccogliendo un elevato numero di utenti tra i pendolari.

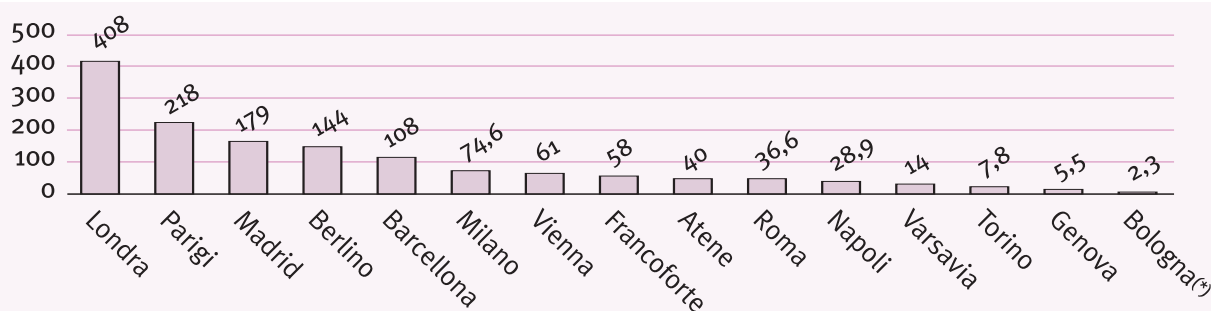
Nelle realtà italiane la rete metropolitana presenta uno sviluppo limitato all’area centrale delle città,

come a Parigi o Berlino, ma assai più modesto come estensione (Grafico 5.1). La prima realtà per dotazione di linee metropolitane in Italia è Milano con poco più di 74 km contro i 408 di Londra, gli oltre 200 km di Parigi e i quasi altrettanti di Madrid, i 144 km di Berlino e i 108 di Barcellona; Roma è ferma a 36,6 km¹.

Esaminando poi la consistenza del parco veicolare di autobus nelle città metropolitane (Grafico 5.2), si rileva una discreta variabilità nei valori. Dalle 16,8 vetture (compresi i vaporetti) ogni 10.000 abitanti per Venezia, alle 6,7 vetture di Bari. L’unica città del Nord che mostra valori bassi è Milano con 7,7 vetture, che compensa con il sistema veicolare di tram e metropolitane. La densità del trasporto pubblico nelle 11 città evidenzia come Milano e

1) I confronti si riferiscono a fine 2005.

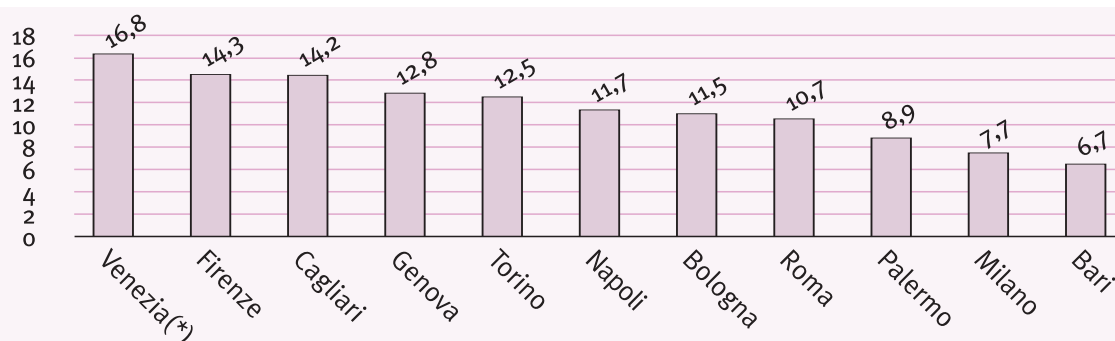
Grafico 5.1 Estensione in Km delle linee di metro in alcune città UE (dati anno 2002 UE, e anno 2004 Italia)



(*) I dati di Bologna sono tratti dal “Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture”, Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture Ufficio di Statistica

Fonte: elaborazione Cittalia su dati “Il trasporto urbano su rotaia in Italia”, ISFORT (2006)

Grafico 5.2 Consistenza del parco veicolare di autobus utilizzati per il trasporto pubblico in ordine decrescente, vetture ogni 10.000 abitanti, 2006



(*) Per la città di Venezia sono compresi i vaporetti

Fonte: “Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture. Anni 2006-2007”, Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - Ufficio di Statistica (2008)

Roma siano le città più dotate di una rete di infrastrutture capillare per il trasporto pubblico, seguite a distanza da Torino, Napoli e Genova (Tabella 5.9 in Allegato). Dal numero di passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante emerge la maggiore efficienza del sistema di trasporti pubblici di Milano, con 634,6 passeggeri annui. Seguono Venezia (604,8) e Roma (491,3) (Grafico 5.5 in Allegato).

Se a questa analisi si aggiungono i passeggeri annui trasportati e il parco veicolare (Grafico 5.6 in Allegato) emerge una relazione positiva per la maggior parte delle città metropolitane: il numero dei passeggeri trasportati dai mezzi di trasporto pubblico è positivamente legato alla consistenza del parco veicolare. Uniche eccezioni le città di Milano e Roma, che si discostano dalla relazione positiva e mostrano valori molto elevati di passeggeri trasportati pur non avendo un parco veicolare particolarmente numeroso. Questi dati relativi alle infrastrutture vanno confrontati con quelli relativi al loro utilizzo. Va rilevato innanzitutto che le città che hanno un numero più consistente di passeggeri per abitante sono Milano, Venezia e Roma.

In controtendenza con le città con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, le 11 città segnano un arretramento nell'uso del trasporto pubblico. La quota degli spostamenti con mezzi collettivi scende infatti dal 29,3% del 2006 al 27,7% del 2007². Anche per quel che riguarda il trasporto pubblico extraurbano, visto come fattore di facilitazione dell'accesso e della fruizione delle città, il confronto con le grandi città europee appare penalizzante. Le linee ferroviarie suburbane e regionali nelle nostre grandi città sembrano strutturalmente deboli anche ad un sommario confronto con alcune altre metropoli europee. Facendo tutti i debiti distinguo dati dalla diversa classificazione delle linee nei vari contesti³, il panorama che emerge è tuttavia assai significativo delle distanze accumulate dalle aree urbane italiane (Tabella 5.2).

2) Rapporto ISFORT - ASSTRA 2008

3) In questo caso il raffronto sui chilometri di rete ferroviaria suburbana con le altre realtà urbane europee può essere solo indicativo. In alcuni casi infatti sono inserite tra i servizi suburbani anche le ferrovie regionali, in altri si riscontrano difficoltà da parte delle autorità dei trasporti pubblici a fornire dati certi e omogenei, anche a causa dei processi di integrazione organizzativa, decentramento e privatizzazione in corso che stanno dando una fisionomia del tutto nuova al settore.

Tabella 5. 2 La dotazione di ferrovie suburbane* in esercizio (dati anno 2002 UE, e anno 2005 Italia)

	linee	n. stazioni	Km di rete	Km di rete/superficie (Kmq)
Barcellona	6	157	546	5,44
Berlino	70	523	3.107	3,48
Francoforte	35	372	1.500	6,05
Londra	> 40	> 500	788	0,50
Madrid	10	92	336	0,55
Milano	8	40	180	0,99
Napoli	4	47	67	0,57
Parigi	40	446	1.401	13,29
Praga	26	219	639	1,29
Roma	5	66	188	0,14
Stoccolma	5	27	101	0,53
Torino	3	39	117	0,90
Vienna	34	1.157	1.576	3,80
Zurigo	24	176	660	7,18
media	-	-	-	3,19

(*) Nel dettaglio delle città italiane, le ferrovie suburbane considerate sono le seguenti. Per Roma si tratta delle 3 linee in concessione Metr.Ro (escluso il tratto della linea extraurbana per Viterbo), i km di rete regionale Trenitalia FR1, da Fara Sabina a Fiumicino (in buona parte utilizzati anche dalla linea Express Roma Termini-Aeroporto) e FR3 da Roma a Viterbo (tratto urbano fino a Cesano). Per Milano si è riportato come dato chilometrico quello relativo al totale delle linee S gestite da FNM (alcune delle quali usano lo stesso tracciato), le due linee del passante Trenitalia (limitatamente al tratto urbano) e il collegamento con l'aeroporto Malpensa Express. Per Napoli si considerano le linee Sepsa (ferrovia Cumana e Circumflegrea, di quest'ultima compreso il tratto extraurbano) e i due servizi metropolitani erogati dalla ferrovia Circumvesuviana (tratto urbano della ferrovia metropolitana regionale, linee 3 e 4). Relativamente a Torino si riporta il valore delle linee ferroviarie GTT (2 linee suburbane più il collegamento metropolitano GTT/Trenitalia del passante).

Fonte: "Il trasporto urbano su rotaia in Italia", ISFORT (2006)

In effetti, sulla base degli indicatori di offerta delle linee ferroviarie suburbane in esercizio, si evidenzia la grande distanza che separa le città italiane da tutte le maggiori conurbazioni europee: oltre 3.000 km di rete a Berlino, 1.500 km a Francoforte, 1.400 km a Parigi, a fronte dei 188 km di Roma, i 180 km di Milano, i 117 km di Torino e i 67 km di Napoli. Anche prendendo in esame il numero di km di rete in rapporto alla superficie, tutte le città ita-

liane risultano al di sotto della media. In particolare Roma, anche in virtù della ben più ampia estensione territoriale, mostra il valore più basso.

Per quel che riguarda il trasporto aereo, che va considerato parte integrante del sistema di trasporto tra le città, la situazione appare un po' meno critica.

I vettori aerei, grazie al proliferare negli ultimi anni delle compagnie low cost (che hanno determinato

Tabella 5.3 Movimento di passeggeri per categoria di servizio aereo e principali aeroporti, valori assoluti e percentuale sul totale rispetto ai principali aeroporti italiani, 2005

Aeroporti	Passeggeri su voli nazionali		Passeggeri su voli internazionali	
	numero	%	numero	%
Torino-Caselle	1.715.892	3,5	1.410.901	2,2
Milano-Malpensa	3.152.730	6,5	16.332.351	25,8
Milano-Linate	6.747.283	14,0	2.338.010	3,7
Bergamo- Orio al Serio	533.142	1,1	3.758.146	5,9
Venezia-Tessera	1.744.530	3,6	4.010.598	6,3
Genova-Sestri	633.416	1,3	356.739	0,6
Bologna-Borgo Panigale	1.182.362	2,4	2.452.347	3,9
Firenze-Perentola	618.612	1,3	1.060.713	1,7
Roma-Fiumicino	12.078.730	24,9	15.703.006	24,8
Roma-Ciampino	308.214	0,6	3.872.857	6,1
Napoli-Capodichino	2.535.885	5,2	2.016.079	3,2
Bari-Palese	1.253.506	2,6	368.723	0,5
Palermo-Punta Raisi	3.069.029	6,4	738.684	1,2
Cagliari-Elmas	2.118.561	4,4	222.969	0,4
Tot. aeroporti 11 città	37.691.892	77,0	54.642.123	86,4
Aeroporti	Passeggeri su voli di linea		Passeggeri su voli charter	
	numero	%	numero	%
Torino-Caselle	2.809.120	2,8	317.673	3,4
Milano-Malpensa	17.376.196	17,0	2.108.885	22,6
Milano-Linate	9.076.959	8,9	8.334	0,1
Bergamo- Orio al Serio	3.672.491	3,5	618.797	6,6
Venezia-Tessera	5.409.518	5,3	345.610	3,7
Genova-Sestri	958.777	0,9	31.372	0,4
Bologna-Borgo Panigale	2.911.937	2,9	722.772	7,7
Firenze-Perentola	1.645.192	1,6	34.133	0,4
Roma-Fiumicino	26.941.198	26,4	840.538	9,0
Roma-Ciampino	4.051.779	4,0	129.292	1,4
Napoli-Capodichino	3.975.953	3,9	576.011	6,2
Bari-Palese	1.512.184	1,5	110.045	1,2
Palermo-Punta Raisi	3.506.023	3,4	301.690	3,2
Cagliari-Elmas	2.177.984	2,1	163.546	1,8
Tot. aeroporti 11 città	86.025.311	83,7	6.308.698	67,0

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Statistiche del trasporto aereo. Anni 2004-2005", Istat (2007)

un notevole incremento del numero di passeggeri⁴) sono diventati un rilevante veicolo per la mobilità delle persone, nonché un importante mezzo per la creazione di indotto. Per intercettare la capacità delle città di utilizzare questo mezzo, è stato utilizzato quale indicatore il traffico passeggeri.

Come si vede dalla Tabella 5.3, nel 2005 gli aeroporti delle città metropolitane concentravano il 77% dei passeggeri su voli nazionali, l' 86,4% dei passeggeri su voli internazionali, l' 83,7% dei passeggeri su voli di linea, per scendere al 67% per i voli charter.

Se il dato sui passeggeri provenienti dall'estero è fortemente determinato dalle caratteristiche del mercato internazionale, che concentra i voli intercontinentali nei grandi hub, diverso è il ragionamento sul dato sui passeggeri dei voli nazionali. Infatti, nonostante la particolarità del mercato aeroportuale italiano, che vede la presenza di numerosi player anche di piccola (e piccolissima) dimensione, gli scali delle città si dimostrano grandi attrattori di traffico, anche per un'utenza che va ben al di là del potenziale bacino territoriale.

La Tabella 5.10 in Allegato mostra come gli aeroporti di Roma e Milano fungano da *hub* nazionali, non solo relativamente alla tratta tra le due città, ma anche in relazione al resto delle destinazioni nazionali. Nel 2007, in Italia, la quota di passeggeri che ha utilizzato i due aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino è pari al 28% del totale dei passeggeri. Nei 2 principali scali di riferimento di Milano, Linate e Malpensa, tale quota è pari al 25% (e cresce fino a quasi il 30% se si considera anche lo scalo di Bergamo Orio al Serio). Nel complesso, pertanto, Roma e Milano concentrano il 53% del totale dei passeggeri⁵.

5.2 Il sistema bancario e la leva del credito

Nonostante lo sviluppo del mercato finanziario degli ultimi venti anni e di altri strumenti per il finanziamento del capitale di rischio delle imprese, le banche restano un nodo centrale del sistema produttivo italiano. In un tessuto caratterizzato dalla presenza di piccole e medie imprese - oltre il 90% delle attività imprenditoriali impiega meno di venti dipendenti - il ricorso al sistema bancario per finanziare le attività di impresa resta essenziale. Dal lato dell'offerta, una presenza adeguata di fondi messi a disposizione dal sistema bancario rappresenta una condizione fondamentale per la

4) I dati ENAC evidenziano come il 42% dei passeggeri ha avuto la prima esperienza di volo negli ultimi 5 anni grazie alle compagnie low cost che hanno raggiunto nel nostro paese un'incidenza del 25,7% sul totale dei passeggeri trasportati.

5) Fonte: "Dati del traffico 2007", ENAC (2008).

Tabella 5.4 Numero sportelli bancari, variazione % e sportelli per 100.000 abitanti, 2000, 2007

	n. sportelli		
	2000	2007	var. % 2007-2000
Torino	441	517	17%
Milano	1.025	1.174	15%
Genova	322	358	11%
Venezia	160	194	21%
Bologna	305	362	19%
Firenze	260	316	22%
Roma	1.269	1.561	23%
Napoli	341	380	11%
Bari	156	180	15%
Palermo	198	236	19%
Cagliari	84	103	23%
Media 11 città	16%	16%	15%
Tot. Italia	28.192	33.229	18%

	sportelli per 100.000 abitanti	
	2000	2007
Torino	51	57
Milano	81	90
Genova	52	58
Venezia	58	72
Bologna	82	97
Firenze	73	86
Roma	50	58
Napoli	34	39
Bari	49	55
Palermo	29	35
Cagliari	51	65
Media 11 città	55	65
Tot. Italia	49	56

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Statistiche sull'intermediazione - Bollettino statistico", Banca d'Italia (2000, 2008), "Geodemo", Istat (2008)

nascita e la crescita delle imprese. Dal punto di vista della domanda di finanziamenti, questa è indice di dinamicità del sistema delle PMI.

La presenza sul territorio di un sistema creditizio sviluppato rappresenta quindi una infrastruttura fondamentale per la crescita dell'economia locale. Nella Tabella 5.4 sono riportati alcuni dati relativi

alla distribuzione degli sportelli bancari nelle città metropolitane rispetto al territorio nazionale: il rapporto tra numero di sportelli nelle 11 città considerate e numero di sportelli nel resto d'Italia è pari, nel 2007, al 16%.

Rispetto a quanto visto nei capitoli precedenti è un rapporto piuttosto basso, a testimonianza di un forte radicamento del sistema bancario italiano su tutto il territorio. Prendendo in considerazione il numero di sportelli ogni 100.000 abitanti invece, la media delle città metropolitane è pari nel 2007 a 65 rispetto ai 56 sportelli del resto d'Italia. Anche in questo caso, tuttavia, la differenza non appare eccessivamente elevata.

Tra le città metropolitane si registra una discreta variabilità, con Bologna, Milano, Firenze e Venezia che hanno un numero di sportelli ogni 100 mila abitanti superiore alla media delle città metropolitane. Tutte le altre città sono al di sotto della media (Grafico 5.7 in Allegato).

L'analisi della distribuzione territoriale dei depositi bancari (Tabella 5.5) presenta un quadro diverso rispetto a quella degli sportelli. L'incidenza dei depositi bancari delle città metropolitane rispetto all'Italia è cresciuta, passando dal 32% nel 2000 al

35% nel 2007. Nel periodo 2000 - 2007 i depositi in valore assoluto nelle città metropolitane sono aumentati in media del 57,24% rispetto ad un aumento del 44,11% complessivamente in Italia. Nel 2007 la media dei depositi pro capite delle città è il doppio di quella del resto d'Italia.

Tuttavia, la media nasconde una elevatissima variabilità tra le città metropolitane nell'ammontare dei depositi pro capite. Come emerge chiaramente dal Grafico 5.8 in Allegato, Milano sembra giocare una partita a sé rispetto alle altre, con depositi medi pari a 76 mila euro. Roma segue al secondo posto con 30 mila euro e Bologna è al terzo con 28 mila euro. Chiudono Napoli (13 mila euro) e Palermo (11 mila euro).

In merito agli impieghi (Tabella 5.6), l'incidenza delle città metropolitane in confronto all'Italia aumenta significativamente rispetto allo stesso rapporto relativo a sportelli e depositi. Tuttavia tale rapporto diminuisce dal 47% del 2000 al 42% del 2007: nelle città metropolitane, infatti, gli impieghi in valore assoluto aumentano dal 2000 al 2007 del 34% mentre in Italia l'aumento è stato più sostenuto e pari al 65%. Ciononostante, il dato sugli impieghi mette in evidenza la vivacità del tessuto imprenditoriale delle 11 città, che si rileva dalla domanda di capitale di

Tabella 5.5 Depositi bancari, valori assoluti e variazioni % dei depositi, migliaia di euro, 2000 e 2007

	depositi in valore assoluto			depositi pro capite		
	2000	2007	var. % 2000-2007	2000	2007	var. % 2000-2007
Torino	13.379.465	21.032.490	57,20%	15,40	23,16	50,37%
Milano	55.546.036	98.836.327	77,94%	44,00	76,05	72,84%
Genova	6.943.050	9.411.679	35,56%	11,30	15,41	36,34%
Venezia	3.150.180	4.378.414	38,99%	11,57	16,28	40,65%
Bologna	6.575.104	10.438.756	58,76%	17,70	28,04	58,43%
Firenze	6.244.242	8.284.310	32,67%	17,40	22,71	30,54%
Roma	54.759.788	82.082.830	49,90%	21,40	30,19	41,08%
Napoli	10.128.891	13.139.310	29,72%	10,10	13,50	33,68%
Bari	3.388.960	4.959.020	46,33%	10,60	15,38	45,06%
Palermo	4.673.863	7.254.657	55,22%	6,80	10,94	60,87%
Cagliari	2.652.190	3.465.320	30,66%	15,95	21,93	37,49%
Media 11 città metrop.	15.221.979	23.934.828	57,24%	16,57	24,87	50,14%
Tot. Italia	520.029.652	749.405.560	44,11%	9,10	12,67	39,27%
Rapp. 11 città/Italia	32%	35%	-	-	-	-

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Statistiche sull'intermediazione - Bollettino statistico" Banca d'Italia (2000, 2008), "Geodemo", Istat (2008)

Tabella 5. 6 Impieghi bancari, variazioni % e impieghi pro capite, 2000, 2007 (migliaia di euro)

	impieghi in valore assoluto			impieghi pro capite		
	2000	2007	var. % 2000-2007	2000	2007	var. % 2000-2007
Torino	32.803.383	28.333.640	-13,63	37,70	31,20	-17,25
Milano	188.175.541	321.502.833	70,85	149,00	247,38	66,03
Genova	10.919.930	14.490.655	32,70	17,75	23,72	33,61
Venezia	5.459.600	7.898.127	44,66	20,06	29,36	46,40
Bologna	19.019.452	20.871.403	9,74	51,20	56,07	9,51
Firenze	18.682.713	30.148.587	61,37	52,10	82,66	58,67
Roma	121.761.435	158.841.000	30,45	47,60	58,42	22,74
Napoli	13.099.076	17.375.290	32,65	13,00	17,86	37,35
Bari	5.960.841	8.054.210	35,12	18,70	24,97	33,55
Palermo	7.254.259	9.285.962	28,01	10,50	14,00	33,36
Cagliari	4.476.230	6.397.525	42,92	26,92	40,48	50,39
Media 11 città metrop.	38.873.860	56.654.476	34,08	40,41	56,92	33,03
Tot. Italia	910.747.024	1.500.657.491	64,77	16,00	25,38	58,62
Rapp. 11 città/Italia	47%	42%	-	-	-	-

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Statistiche sull'intermediazione - Bollettino statistico" Banca d'Italia (2000, 2008), "Geodemo", Istat (2008)

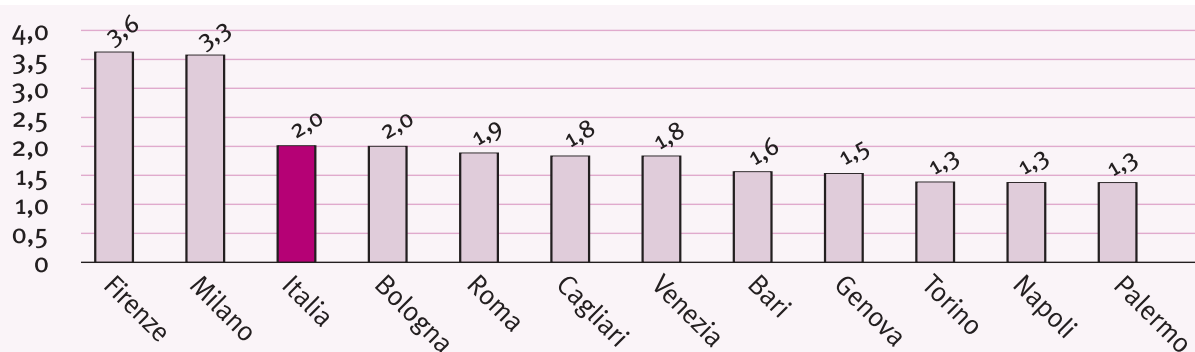
credito sotto forma di impieghi delle banche. Non si può non tenere conto tuttavia che tra gli impieghi sono compresi, oltre ai prestiti alle imprese, i mutui per l'acquisto di abitazioni.

Di conseguenza l'andamento del mercato immobiliare e la stagione di bassi tassi di interesse potrebbero aver influito sulla domanda di credito nelle città metropolitane negli ultimi anni (cfr. Cap. 2). Per quanto riguarda gli impieghi pro capite, l'aumento medio nelle città metropolitane nel periodo

2000 - 2007 è stato pari al 34%. Anche in questo caso i dati evidenziano una certa variabilità tra le città in termini di impieghi pro capite (Grafico 5.9 in Allegato). Milano distanzia le altre città con quasi 250 mila euro di impieghi pro capite nel 2007, seguita da Firenze (83) e Roma (58).

Infine, è stata presa in considerazione la propensione a finanziare delle banche, calcolata come rapporto tra impieghi e depositi nel 2000 e nel 2007 (Grafico 5.3). Tale rapporto evidenzia, da un

Grafico 5. 3 Propensione delle banche a finanziare (rapporto impieghi/depositi), 2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Statistiche sull'intermediazione - Bollettino statistico" Banca d'Italia (2008)

lato, il dinamismo ed il ruolo del sistema bancario e, dall'altro lato, la vivacità della domanda di finanziamenti da parte delle imprese e delle famiglie.

Nel 2007 è Firenze a registrare la maggiore propensione a finanziare, con un rapporto impieghi/depositi pari a 3,6, seguita da Milano (3,3). Bologna e Roma hanno un valore pari a 2, in linea con la media italiana. Chiudono la graduatoria Torino, Napoli e Palermo (1,3). Rispetto al 2000, la propensione a finanziare delle banche aumenta solo nelle città di Firenze, Bologna, e Bari. Nelle altre città tale propensione diminuisce, mentre rimane pressoché invariata a Milano.

5.3 Le dotazioni sanitarie per la tutela della salute

Strutture ospedaliere, numero di posti letto e personale dedicato rappresentano per le città una tipologia essenziale di infrastruttura materiale. Esaminando il numero di ospedali presenti nelle città metropolitane e in Italia (Tabella 5.7), si rileva come negli 11 centri urbani si concentri poco meno di un quarto degli ospedali del paese.

Rispetto al totale delle risorse umane impiegate in istituti ospedalieri (Tabella 5.11 in Allegato), il rapporto tra il personale ospedaliero che opera nelle città metropolitane e quello in Italia è pari a quasi il 30%.

Il tasso di variazione percentuale del personale ospedaliero nel periodo 1999 - 2003 evidenzia come a Roma vi sia stato l'incremento più consistente

(11,03%). Quest'ultima, insieme a Firenze (6,55%) e Torino (5,38%), è cresciuta più della media italiana, pari al 4,13%. Registrano invece valori negativi Napoli (-5,68%), Bari (-10,13%), Genova (-10,80%) e Venezia (-4,50%) (Grafico 5.10 in Allegato).

Un dato significativo emerge dall'analisi del numero di posti letto ordinari delle città metropolitane e soprattutto dalla variazione percentuale registrata nell'arco temporale 1999-2003 (Tabella 5.12 in Allegato). Per tutte le città emerge una tendenza generalizzata alla diminuzione dei posti letto a fronte di una crescita della popolazione residente registrata nello stesso periodo (cfr. Cap. 2). In particolare il calo maggiore si è verificato a Genova (-46,09%) mentre Cagliari risulta la città dove tale riduzione è stata la più contenuta (-2,83%). Città con decrementi inferiori alla media italiana sono Roma, Milano, Palermo, Firenze e Bari (Grafico 5.4).

Se dai posti letto ordinari si passa a quelli in day hospital (Tabella 5.13 in Allegato) la situazione appare molto diversa: il numero di posti letto tende ad aumentare leggermente nella maggior parte delle città metropolitane, rispetto ad una media italiana pari allo 0,22%.

Infine, la tabella 5.14 in Allegato presenta i dati relativi al personale ospedaliero e il numero di posti letto (ordinari e in day hospital) ogni 100 abitanti.

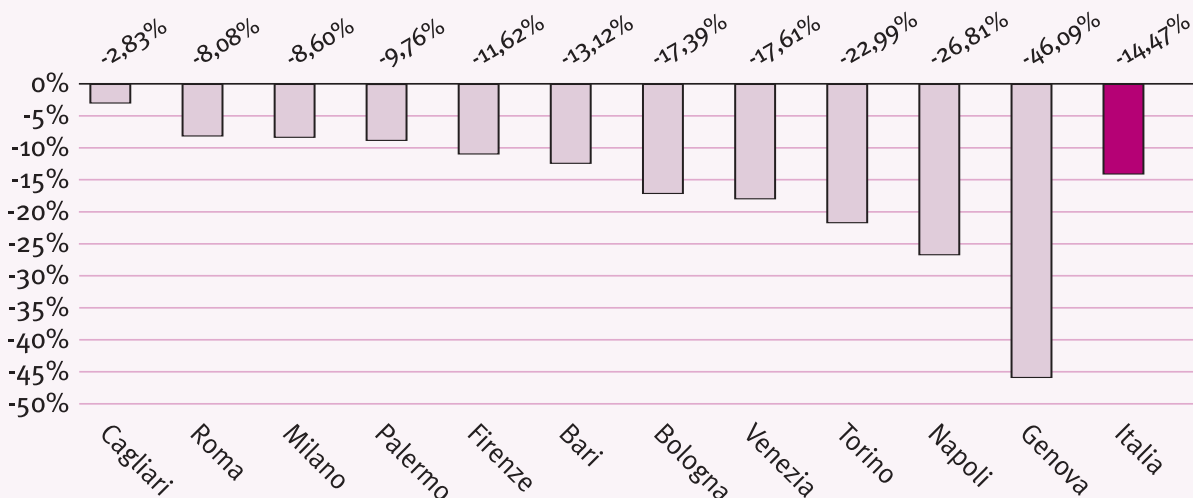
La città metropolitana con il maggior numero di personale ospedaliero in rapporto agli abitanti è

Tabella 5.7 Numero di Istituti ospedalieri pubblici e privati, 1999-2003

	1999	2000	2001	2002	2003
Torino	28	26	25	24	26
Milano	35	35	34	34	35
Genova	17	17	17	14	13
Venezia	7	7	7	7	7
Bologna	17	17	16	15	16
Firenze	17	17	17	17	17
Roma	128	125	126	119	116
Napoli	40	40	40	40	40
Bari	18	17	15	16	17
Palermo	24	25	25	25	26
Cagliari	16	16	16	16	16
Tot. Italia	1.450	1.425	1.410	1.378	1.367
Rapp. 11 città/Italia	23,93%	24,00%	23,97%	23,73%	24,07%

Fonte: elaborazione Citalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Grafico 5.4 Variazione % 1999-2003 del numero di posti letto disponibili in regime ordinario



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Cagliari (4,5), seguita da Bologna (3,06), Firenze (2,61) e Bari (2,60). Chiudono la classifica Genova (1,81), Palermo (1,74) e Venezia (1,62).

Per quanto riguarda il numero di posti letto ordinari ogni 100 abitanti, è ancora Cagliari a presentare il valore più elevato, con 1,88 posti letto; seguono, a distanza, Bologna, Bari e Firenze. Chiude la classifica Genova con 0,4 posti letto ordinari (Grafici 5.11 e 5.12 in Allegato).

5.4 L'offerta alberghiera metropolitana

L'ultimo paragrafo del capitolo analizza le infrastrutture relative alla ricettività alberghiera, ed in particolare il numero di posti letto e di strutture alberghiere nelle città metropolitane.

Relativamente al primo indicatore, numero di posti letto, la Tabella 5.8 evidenzia come il rapporto tra il totale degli 11 centri metropolitani e il resto d'Italia

Tabella 5.8 Numero di posti letto in alberghi, 1996, 2000, 2003 e 2006

	1996	2000	2003	2006
Torino	8.850	9.120	9.876	10.382
Milano	38.567	39.359	42.914	47.468
Genova	6.681	6.392	6.907	6.798
Venezia	21.505	20.801	23.265	25.272
Bologna	6.832	7.998	8.403	9.753
Firenze	24.228	25.678	28.726	30.042
Roma	68.893	78.480	89.525	95.367
Napoli	9.213	8.694	9.502	10.429
Bari	4.404	4.427	4.279	3.750
Palermo	6.638	6.638	7.688	9.118
Cagliari	2.345	2.032	2.026	2.735
Tot. Italia	1.764.651	1.854.101	1.969.495	1.999.890
Rapp. 11 città/Italia	11,23%	11,31%	11,84%	12,56%

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

aumenta dall'11,23% del 1996 al 12,56% del 2006, dato ulteriormente confermato anche dalla crescita dell'incidenza delle strutture alberghiere localizzate nelle città sul totale nazionale pari al 7,47% nel 1996 e al 7,82% nel 2004 (Tabella 5.15 in Allegato). Tale variazione positiva risponde alla crescita dei flussi turistici nelle città, dovuti, nell'ambito del turismo leisure, ad un incremento dei city break, ovvero vacanze più brevi e più frequenti nell'anno, rafforzata dall'aumento degli ospiti provenienti dai paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina).

Un modo diverso di fare turismo sempre meno vacanza di evasione e sempre più tour esperienziale porta i turisti postmoderni a recarsi più volte nella stessa città, alla ricerca di nuovi luoghi da scoprire e nuove strade da percorrere. A questo fenomeno si aggiunge quella parte di turismo business che in un mondo sempre più globalizzato determina maggiori e più frequenti spostamenti e, spesso, anche per periodi più lunghi.

Sono le città, e in particolare le più grandi e, in prevalenza, quelle localizzate al nord, che hanno innanzitutto beneficiato di queste tendenze, in molti casi agendo sulla leva culturale come strumento di attrazione turistica, come è successo per Torino e per Bologna. La crescita del mercato ha portato ad una variazione positiva dell'offerta ricettiva, di cui i dati rispetto a quella alberghiera ne sono testimonianza. Al sud d'Italia, viste le condizioni meno redditizie del business alberghiero, con l'eccezione di alcune città (vedi Palermo), limitato è stato l'interesse delle grandi catene verso l'apertura di nuove strutture.

Il dato omogeneo rispetto a tutti i centri urbani riguarda l'incremento della dimensione media alberghiera: con un tasso di crescita cumulato che va dal 25% di Genova, al 19% di Roma, Milano e Cagliari al 16% di Torino nel periodo 1996-2004. Il dato mostra come il settore alberghiero si sia profondamente riorganizzato negli ultimi 10 anni, sotto la pressione della concorrenza internazionale che ha imposto un rapporto qualità/prezzo via via migliore, aumentando la sua capacità produttiva e aprendosi all'esterno alla ricerca di politiche di integrazione con la città. Tale tendenza è continuata negli anni successivi, si è passati a livello nazionale da 60,48 stanze per albergo del 2006 a 61,80 stanze nel 2007. Sono cresciuti gli alberghi con servizi di ristorazione e di intrattenimento aperti alla città, e molti di quest'ultimi hanno sviluppato dei veri e propri calendari culturali diventando un nuovo luogo di aggregazione sociale. Se si misurano poi le variazioni percentuali del

numero complessivo di posti letto alberghieri nel medesimo periodo (Grafico 5.13 in Allegato) emerge come Bologna sia la città che registra la maggior crescita (42,75%), seguita da Roma (38,43%) e Palermo (37,36%). L'unica città che registra una netta diminuzione è Bari (- 14,85%).

Infrastrutture abilitanti per città senza confini

Sebbene non esaustiva, le diverse infrastrutture esaminate in questo capitolo - trasporti pubblici, sistema bancario, strutture sanitarie e turistiche - costituiscono un sistema i cui elementi sono tutti indispensabili per il funzionamento delle città metropolitane. Non è, infatti, possibile pensare ad una grande città metropolitana con scarse infrastrutture per i trasporti, o insufficienti strutture ospedaliere o ancora una rete bancaria non adeguata.

La dotazione infrastrutturale di una città - intesa come l'insieme di svariati sottosistemi: dai trasporti all'acqua potabile, dalle fogne allo smaltimento dei rifiuti, dalla distribuzione del gas a quella dell'elettricità - è un elemento fondamentale per ogni strategia di sviluppo urbano. E' su questo capitale che si basano le principali scelte di politica economica locale. È la qualità di questa dotazione a contribuire in maniera preponderante alla maggiore o minore fortuna di una città andando ad influire sulle comunicazioni e gli spostamenti di merci e persone, incentivando gli scambi ed il rafforzamento delle interazioni sociali, rendendo un territorio attrezzato in termini di assistenza e ospitalità.

Le infrastrutture rientrano tra i fattori che influenzano tanto le scelte insediative ma ancor più quelle localizzative delle imprese, incidendo sulla produttività del sistema attraverso una riduzione dei costi di produzione. Non a caso, da oltre un decennio, molti investitori internazionali, mostrano una grande attenzione, ovvero concentrano i loro investimenti principalmente in aree individuate proprio sulla base della dotazione di quelle risorse materiali e immateriali che abbassano i costi delle transazioni economiche. Ecco, allora, l'interesse per la regione

del Baden-Württemberg piuttosto che per la Germania, per la regione Lombardia piuttosto che per l'Italia, per l'area metropolitana di Londra, per la regione parigina o la Catalogna. Tutte aree territoriali trainate da una città; città che da tempo hanno affrontato grosse trasformazioni modificando così i parametri della loro competitività.

Città che diventano nodi delle reti infrastrutturali la cui debolezza e/o inefficienza può limitare la ricaduta dei benefici che ne possono derivare, o addirittura accentuare i fenomeni di congestione e di disgregazione sociale. Non a caso dall'inizio degli anni '90 le grandi reti infrastrutturali - di trasporto in particolare - hanno rappresentato indubbiamente la manifestazione più tangibile delle politiche comunitarie; alla loro realizzazione si riconosce un peso importante per il raggiungimento degli obiettivi europei di coesione, di competitività e di sviluppo. Questa strategia di implementazione e rafforzamento del livello di dotazione infrastrutturale, e quindi di funzionalità dei servizi, oltre ad avere un forte impatto sulla vita dei cittadini, e più in generale dei city user, appare sempre più come un fattore determinante nella competizione dei sistemi produttivi locali scossi dai rapidi e profondi processi di internazionalizzazione.

Proprio nel settore dei trasporti le città italiane, per ragioni storiche e per la loro collocazione geografica, si trovano a giocare un ruolo di rilievo nel collegamento tra l'Europa e i paesi nordafricani e del Medio Oriente. In Europa, fin dalla sua nascita, il sistema ferroviario si è sviluppato lungo le rotte di collegamento tra le grandi città e l'Italia è stata tra i pionieri di questa tecnologia, anche se le linee ferroviarie ad alta velocità nel nostro paese hanno avuto forte impulso solo negli ultimi 10 anni⁶.

Se poi l'attenzione si sposta sul trasporto regionale, emerge che nei paesi europei questo ha raccolto il favore degli amministratori che hanno programmato e realizzato solide reti di trasporto che stanno resistendo alla prova del tempo. Il diverso tipo di urba-

6) Secondo uno studio del Cresme, gli investimenti nell'alta velocità appaiono concentrati nell'Italia centro settentrionale e, alla fine del prossimo decennio le città meridionali (con l'eccezione di Napoli, che già è collegata a Roma con la TAV) rischiano di "allontanarsi" ulteriormente dal resto dell'Europa, a causa di tempi di percorrenza sulle tratte ferroviarie che renderanno antieconomica la loro inclusione nei circuiti di business e turismo. Al contrario, per le altre città considerate nel rapporto, il completamento dei corridoi transeuropei sembra consentire una maggiore mobilità di persone e merci. *Ricerche e indagini per la qualità urbana, Le città italiane negli anni 2000. Passato recente e scenari di cambiamento.* Cresme Ricerche.

nizzazione dell'Italia e il ritardato sviluppo, specie di talune aree del paese, hanno invece reso impossibile seguire lo stesso equilibrio tra crescita e trasporti. Il risultato concreto di questo processo si riscontra nelle caratteristiche strutturali dell'offerta di trasporto pubblico che, anche di fronte a fenomeni crescenti come il pendolarismo verso le grandi città (in Italia, dagli 8,7 milioni del 1991 si sono superati i 13 milioni nel 2007⁷), trova però un debole riscontro sul piano degli interventi infrastrutturali (vedi, ad esempio, l'estensione della rete di metropolitana i cui dati sono riportati nel capitolo).

Quello dei trasporti appare, quindi, come uno dei nervi più scoperti della dotazione infrastrutturale del paese che finisce per influenzare negativamente sia la mobilità interna sia gli scambi di breve, medio e lungo raggio. Elemento critico, alla lunga, potrebbe divenire anche la funzionalità dei centri intermodali che sebbene numerosi nel paese appaiono funzionare con diversi livelli di operatività. Non a caso lo sviluppo futuro della logistica sostenibile spinge a pensare a servizi erogati all'interno delle aree di scarico merci e potenziare le flotte a basso impatto ambientale per i trasporti da e verso il centro delle città.

Alla mobilità è legato, in parte, anche l'andamento dei flussi turistici che oltre agli aspetti meramente logistici, come le disponibilità alberghiere per le quali le città metropolitane sono diversamente attrezzate, risentono nello specifico della presenza o meno di aeroporti, ovvero di vettori aerei in grado di facilitare il trasporto passeggeri⁸. È immediatamente intuitivo comprendere come la combinazione dei fattori sopra descritti abbia un impatto diretto e peculiare sulle nostre città che, a vario titolo, si possono tutte definire città d'arte e, come tali, destinazioni privilegiate di flussi turistici. Al di là di Roma, Firenze, Venezia e Napoli che rappresentano mete urbane tra le più riconosciute a livello mondiale e che hanno una radicata tradizione di accoglienza, non è un caso se tutte le città analizzate hanno previsto nei propri piani strategici (o in analoghi documenti di programmazione) espliciti riferimenti alla necessità di sviluppare per il proprio territorio la capacità di attrarre i flussi turistici e alcune di loro (ad esempio, Genova) puntano principalmente sul

turismo per il rilancio economico e come leva per lo sviluppo occupazionale. Questi fattori influenzano in qualche misura anche il turismo più tradizionale che, fino ad oggi, nella città si è mosso alla ricerca di elementi di unicità facilmente riconoscibili (musei, monumenti, architetture), ma sempre di più guarderà anche a elementi intangibili, quali l'accoglienza, la sicurezza, la qualità dei servizi. È indubbio, infatti, che soprattutto i *turisti low cost* in una città cerchino, da una parte, occasioni di intrattenimento, shopping, educazione, ecc.; dall'altra, dati i ridotti tempi di permanenza, desiderano anche elementi di familiarità che consentano loro di risparmiare tempo nella ricerca del cibo (le catene di fast food), nella mobilità (la facile "lettura" delle direzioni di movimento della metropolitana), nello shopping (la contiguità delle grandi griffe nelle vie dei centri storici), nella comunicazione (la presenza di internet point o meglio ancora di reti wifi).

Quello dell'ospitalità e facile *usabilità* delle città da parte di diversi city user conduce a fare una breve digressione anche sull'infrastrutturazione sanitaria. I dati dicono che le 11 città analizzate sono la residenza del 15% della popolazione italiana e garantiscono il 25% dei posti letto disponibili a livello nazionale. Questo significa che esse rappresentano il collettore principale della mobilità ospedaliera, ossia il ricovero di un paziente in un ospedale localizzato in una località diversa rispetto a quella di residenza. Come facilmente intuibile, ancora una volta, tale fenomeno ha serie conseguenze sulla mobilità e vivibilità delle città. Riguardo alle cause, le più comuni sono dovute alla diversa lunghezza delle liste di attesa, alla necessaria concentrazione dei presidi di alta specializzazione o di cura di malattie rare, la percezione di qualità (sia sanitaria che alberghiera) che si diffonde nell'opinione pubblica. Più interessante è vedere quali sono gli effetti che questo fattore ha sui cittadini. In primo luogo, essa richiede la continua compensazione delle partite economiche tra le Aziende Sanitarie di provenienza e quelle di destinazione, rischiando di generare asimmetrie del sistema dovute alla rigidità dei costi delle strutture che rimangono fissi, anche se queste sono sottoutilizzate. Ma l'elemento che più degli altri interessa sottolineare è l'impatto che i pazienti e chi li accompagna hanno sulle città di destinazione. Analogamente a quanto succede per i flussi turistici o il pendolarismo, anche per i pazienti ospedalieri che provengono da fuori città si possono registrare effetti di "consumo di risorse limitate", con un dato che spicca sugli altri: i ricoveri in day hospital nelle 11 città stu-

7) "V Rapporto sulla mobilità urbana in Italia", ISFORT - ASSTRA (2008)

8) La sola Ryanair ha annunciato il 27 aprile 2007 di aver raggiunto 30 milioni di passeggeri trasportati da e per l'Italia dall'inizio delle operazioni nel 1998.

diate sfiorano il 30% del totale italiano. Parlando di infrastrutture non possiamo dimenticare le reti telematiche. Se poter disporre di un accesso a Internet “a banda larga” costituisce per qualsiasi cittadino una condizione abilitante per la partecipazione alla vita collettiva, per imprese e professionisti rappresenta ormai un “bene primario”, senza il quale si è esclusi da qualsiasi possibilità di competizione sul mercato. In questi ultimi anni, stiamo assistendo a un continuo susseguirsi di nuove tecnologie che hanno lo scopo di rendere più capiente e stabile le connessioni Internet: DSL, WiMax, FTTH⁹ sono sigle dietro le quali si nasconde un mercato potenziale di miliardi di euro, sia in termini di infrastrutture fisiche che di servizi. Senza neppure tentare di prefigurare quali saranno le tecnologie “vincenti” per il futuro, quel che qui preme sottolineare è come tutte le principali ricerche a livello mondiale siano concordi nel dire che la qualità dei contenuti che verranno veicolati su Internet (pensiamo anche soltanto all’enorme potenziale della videotelefonia su VoIP), continuerà per diverso tempo ancora a far aumentare la richiesta di reti ad elevata capacità. In conseguenza di ciò, il concetto di “banda larga” si deve continuamente aggiornare e i valori di velocità di trasmissione dati che solo fino a due anni fa sembravano più che sufficienti per qualsiasi tipo di utilizzo, oggi rappresentano dei colli di bottiglia. L’Italia non è certo ai primi posti mondiali per diffusione della banda larga, ma si deve sottolineare che a questo dato negativo contribuiscono in misura determinante i territori rurali e i piccoli centri, mentre, al contrario, nelle grandi città si raggiungono valori da eccellenza europea.

Un’ultima considerazione in merito all’infrastrutturazione finanziaria. Il radicamento del sistema bancario nelle città italiane è secolare e solo negli ultimi anni tale scenario sta cambiando con l’acquisizione dei gruppi di più piccole dimensioni da parte dei grandi player che si muovono sugli scenari internazionali. Non sfugge a nessuno che tale concentrazione sta modificando il volto della finanza italiana ma soprattutto il rapporto con il territorio. Più ancora che la razionalizzazione della rete, pesa sull’economia della città la capacità che le banche hanno di realizzare quelle funzioni di accompagnamento alla vita del territorio che oltrepassano la mera erogazione di prodotti e servizi tradizionali, e che si configurano nella capacità che esse hanno di affiancare i clienti, non solo con il sostegno del credito, ma con

9) Acronimo che sta per Fiber To The Home, vale a dire la connessione attraverso la fibra ottica portata nelle case.

lo scambio di informazioni e conoscenze. Indubbiamente è questo, quello del sistema bancario, un asset fondamentale per le città ovvero per i cittadini, le imprese e le amministrazioni i cui esiti appaiono tanto più positivi quanto maggiore è il senso di responsabilità e lealtà con cui gli operatori finanziari intervengono a favore dello sviluppo locale.

Città ingolfate dall’uomo-macchina. Velocità di marcia elevate e possibilità di raccogliere numeri significativi di utenze sul medio raggio (movimenti pendolari) sono qualità che solo le linee su ferro, integrate funzionalmente tra loro e con le altre modalità su gomma, possono garantire. Sviluppare le linee su rotaia significa adeguare l’offerta alle esigenze collettive di accessibilità e salvaguardia ambientale, con evidenti benefici per la collettività, nonché mettere in condizioni operative vantaggiose le stesse aziende dei trasporti (garantire un maggior numero di passeggeri trasportati per vettura e per ora di esercizio rispetto a quanto possibile con le autolinee, che sono costrette alla convivenza col traffico privato). Pur in presenza di questi presupposti, alcuni fattori portano a pensare che il gap che ci divide dalle città europee sia difficilmente colmabile: la maggioranza delle città italiane presenta dei vincoli strutturali (idro-orografici - Genova, Napoli e archeologici - Roma, Firenze, Venezia) che comportano investimenti sensibilmente superiori rispetto ad altre realtà europee (si pensi alla “lavagna bianca” che era Berlino dopo la caduta del muro). Anche a causa di ciò (la normativa sul rispetto dei vincoli è tra le più complesse) i tempi per la realizzazione delle opere nel nostro paese sono notoriamente difficili da controllare ed è in forte crescita la capacità di espressione di veto da parte dei cittadini che vedono in queste opere uno svantaggio immediato piuttosto che un vantaggio futuro (si pensi ai comitati contro il tram di Firenze).

Ma quel che appare più drammatico è che le grandi città segnano un arretramento nell’uso del trasporto pubblico. L’indicatore più allarmante¹⁰ è quello relativo alla quota degli spostamenti con mezzi collettivi che passa infatti dal 29,3% del 2006 al 27,7% del 2007. Questa variazione, che potrebbe apparire percentualmente poco rilevante, in realtà ha un enorme impatto in termini assoluti, visto che riguarda più di un milione di spostamenti annui. Questo dato è però, purtroppo, coerente con quello relativo ad uno dei fattori che maggiormente influenzano la scelta

10) Rapporto ISFORT - ASSTRA (2008) op. citata.

tra mezzo pubblico e mezzo privato: la velocità media di spostamento garantita dai diversi mezzi di superficie. Nelle grandi città aumenta, seppur di poco, quella dei mezzi privati e diminuisce, seppur di poco, quella dei mezzi pubblici, rendendo ancora meno competitivo il loro uso. Ci si trova, insomma, di fronte a una popolazione che appare “rassegnata” a dover trovare soluzioni individuali a problemi collettivi, con il risultato di città sempre più ingolfate, inquinate e generatrici di stress.

Città ospitali a rischio consunzione, in bilico tra attrattività e difesa. L'aumento dei flussi turistici verso le città e la volontà degli amministratori di puntare sul turismo per lo sviluppo del proprio territorio va commisurata alla capacità che ciascuna città ha di accogliere una domanda in continua crescita. Come visto, la disponibilità di posti letto alberghieri è in costante aumento in tutte le città, segno che il mercato sta intercettando questi flussi¹¹ e gli imprenditori si stanno muovendo per dare risposta alla nuova domanda. Ma non si tratta solo del mercato: anche le amministrazioni si stanno attrezzando, grazie soprattutto allo snellimento delle procedure autorizzative e all'implementazione di politiche finalizzate a favorire l'apertura di strutture ricettive. Per converso, però, la crescita dei flussi turistici, in particolare in alcune città d'arte (si pensi a Venezia piuttosto che Roma o Firenze), genera non poche diseconomie. I turisti, infatti, condividono con i cittadini molti servizi pubblici, principalmente quelli di mobilità e di raccolta dei rifiuti, utilizzando beni collettivi e consumando risorse scarse. Attualmente è impossibile raccogliere dati su questo fenomeno e sicuramente il turismo, che rappresenta una delle principali voci di entrate per il nostro paese, non va in alcuna maniera demonizzato. Certamente, però, per chi è impegnato nella programmazione e gestione dei servizi pubblici si tratta di un fenomeno da non sottovalutare.

Resta inteso, quindi, che oltre ad un problema di natura strategica, ossia “quale” turismo si vuole sostenere e rafforzare nell'ambiente urbano piuttosto che “quanto”, alle città va rivolto l'invito a ragionare con un approccio sistemico alla questio-

11) In termini globali, l'arrivo dei turisti nelle città d'arte è cresciuto dal 2000 del 22%. (Confindustria “La valorizzazione della cultura fra stato e mercato. Assetto economico e giuridico, imprese e istituzioni del mercato delle attività culturali in Italia”, febbraio 2008). Secondo le stime del Centro Studi TCI gli arrivi degli stranieri in Italia sono aumentati del 3%, di cui oltre il 60% è rappresentato da visitatori delle città d'arte con una spesa turistica di oltre 9 miliardi di euro e una permanenza media di 3,5 notti.

ne, rafforzando le interazioni tra i diversi settori competenti (mobilità, opere pubbliche, commercio, ecc.) e pensando a servizi allargati per diverse tipologie di utenti.

Città cablate in attesa del mercato. La ricerca di modelli di business adeguati, che portassero alla copertura integrale delle città con infrastrutture di banda larga, ha occupato gran parte del dibattito sulla diffusione di Internet nel nostro paese. Lo sviluppo delle tecnologie di rete si è spesso dimostrato più veloce dei processi individuati dai piani industriali che i diversi soggetti coinvolti (Governo, Regioni, operatori) di volta in volta hanno predisposto in questi anni. Questa asincronia ha generato una peculiarità italiana: le principali città dopo una lunga serie di interventi sono (quasi) totalmente cablate¹², ma la popolazione che accede alla rete attraverso la banda larga va da 1/3 a 1/5 del totale. Questo dato riflette in primo luogo la propensione dei cittadini all'utilizzo di queste tecnologie; ma c'è da ragionare su quanto non derivi anche dalle politiche tariffarie e di servizio degli operatori.

In questo senso, è auspicabile che le recenti disposizioni normative¹³ finalizzate a semplificare la realizzazione infrastrutturale, accrescere la possibilità di utilizzo di reti pubbliche, promuovere la fibra ottica tra le nuove opere di urbanizzazione, comportino per i clienti finali una riduzione dei costi e un miglioramento dei servizi. Al di fuori dei territori urbani, quella della banda larga potrebbe essere considerata una vera e propria emergenza nazionale: il dato che ferma al 3% il livello di penetrazione dell'ADSL2+ (la connessione fino a 20 Mega/s) sono drammatici per un paese che aspira a rimanere tra i più industrializzati del pianeta. Come detto, questo dato non si riflette nelle grandi città, anche se si deve segnalare qualche differenza per Venezia e Roma in leggero ritardo. Più preoccupante è, invece, il dato relativo al divario tra centri urbani e piccoli centri: nei primi, mediamente il 24% della popolazione ha un accesso *broad band*, mentre nei secondi il dato si ferma al 17%. Nelle attuali condizioni infrastrutturali, insomma, l'esistenza della banda larga non rappresenta da sola una condizione abilitante e alle nuove autostrade informatiche bisognerà dedicare azioni mirate soprattutto in termini di economicità di accesso e facile connettività.

12) Grazie soprattutto a interventi sulle tradizionali centrali telefoniche, almeno per quel che riguarda l'ADSL di prima generazione (fino a 7 M/s)

13) D.L. 112/08

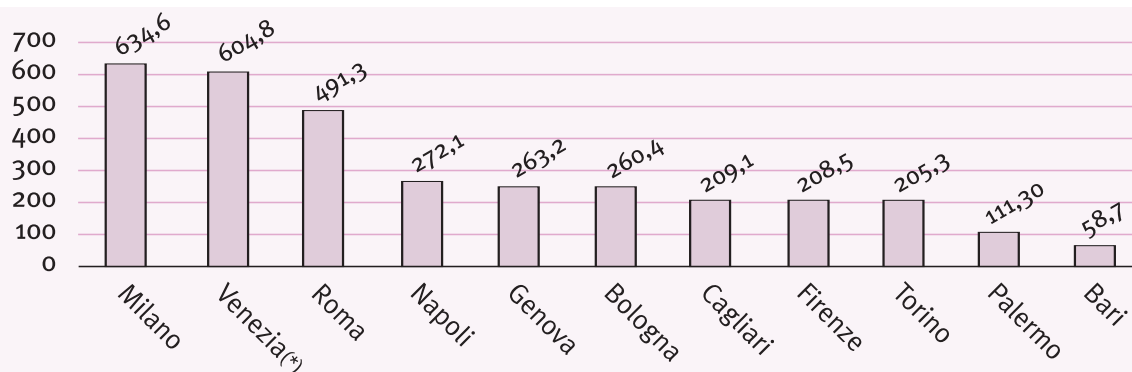
Tabella 5.9 Densità del trasporto pubblico per modalità di trasporto*, posti-Km, 2006

	Autobus	Tram	Filobus	Metro	Totale
Torino	4.510	1.013	-	495	6.018
Milano	3.680	3.359	574	9.490	17.103
Genova	2.907	2	5	174	3.088
Venezia	2.841	-	-	-	2.841
Bologna	1.325	-	114	-	1.439
Firenze	2.515	-	-	-	2.515
Roma	13.892	1.231	159	6.463	21.745
Napoli	2.335	94	41	1.619	4.089
Bari	922	-	-	-	922
Palermo	1.881	-	-	-	1.881
Cagliari	1.061	-	355	-	1.416

(*) alcuni valori sono stati stimati

Fonte: "Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture. Anni 2006-2007", Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture Ufficio di Statistica (2008)

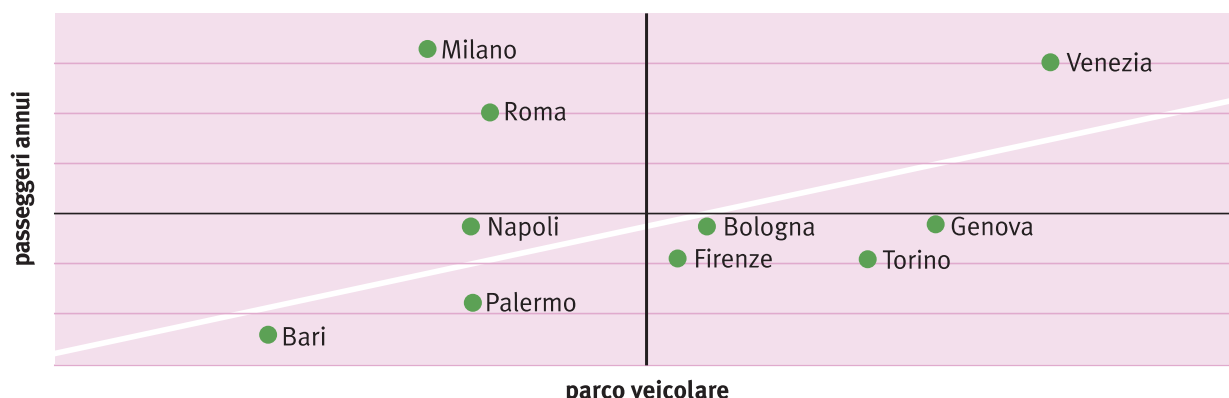
Grafico 5.5 Passeggeri annuali trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante, 2003



(*) Sono inclusi anche i passeggeri trasportati dai vaporetti

Fonte: "Statistiche dei trasporti 2004", Istat (2007)

Grafico 5.6 Relazione tra passeggeri annui trasportati per abitante e consistenza del parco veicolare di autobus ogni 100.00 abitanti, 2003



Nota: la retta indica la presenza di una relazione positiva tra le due grandezze: ad un numero di passeggeri annui maggiore corrisponde una più ampia dotazione di parco veicolare. A Milano e a Roma il rapporto più alto tra numero di passeggeri e consistenza del parco veicolare.

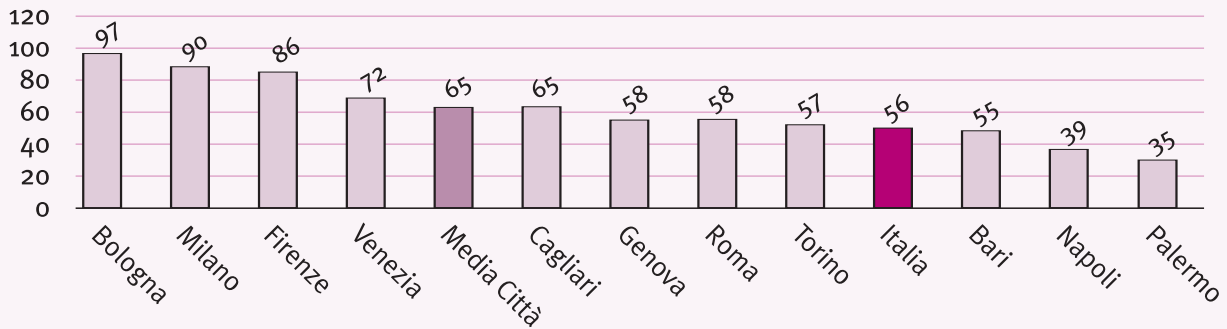
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture. Anni 2006-2007", Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture Ufficio di Statistica (2008) e "Statistiche dei trasporti 2004", Istat (2007)

Tabella 5.10 Passeggeri commerciali nei collegamenti nazionali tra le città metropolitane, 2007

Aeroporto di partenza	Aeroporto di arrivo	N. passeggeri (n. partenze)	Aeroporto di partenza	Aeroporto di arrivo	N. passeggeri (n. partenze)
Milano Linate	Roma Fiumicino	1.243.429	Bologna	Palermo	104.383
Roma Fiumicino	Milano Linate	1.176.685	Palermo	Bologna	102.802
Palermo	Roma Fiumicino	608.310	Bologna	Roma Fiumicino	95.937
Roma Fiumicino	Palermo	437.639	Milano Malpensa	Firenze	95.223
Cagliari	Roma Fiumicino	424.999	Firenze	Milano Malpensa	94.489
Milano Linate	Cagliari	294.213	Roma Fiumicino	Bologna	92.738
Cagliari	Milano Linate	292.484	Venezia	Palermo	90.128
Milano Malpensa	Napoli	291.858	Palermo	Venezia	88.600
Palermo	Milano Linate	272.268	Firenze	Roma Fiumicino	88.215
Genova	Roma Fiumicino	271.272	Bologna	Cagliari	86.837
Milano Linate	Palermo	259.143	Roma Fiumicino	Firenze	80.773
Roma Fiumicino	Genova	245.929	Palermo	Napoli	78.332
Bari	Milano Linate	238.168	Cagliari	Bologna	78.239
Milano Linate	Bari	236.391	Napoli	Palermo	77.507
Milano Malpensa	Palermo	228.892	Bologna	Milano Malpensa	65.537
Palermo	Milano Malpensa	221.994	Milano Malpensa	Bologna	63.979
Napoli	Torino	178.111	Napoli	Bologna	63.591
Torino	Napoli	175.721	Cagliari	Venezia	57.381
Milano Malpensa	Bari	143.891	Venezia	Cagliari	56.358
Bari	Milano Malpensa	141.762	Venezia	Bari	53.464
Napoli	Venezia	141.649	Bari	Venezia	52.871
Venezia	Napoli	140.380	Cagliari	Torino	51.829
Napoli	Roma Fiumicino	123.453	Torino	Cagliari	51.430
Venezia	Milano Malpensa	121.970	Torino	Palermo	50.703
Roma Fiumicino	Napoli	116.909	Firenze	Palermo	50.294
Milano Malpensa	Venezia	113.916	Palermo	Torino	50.011

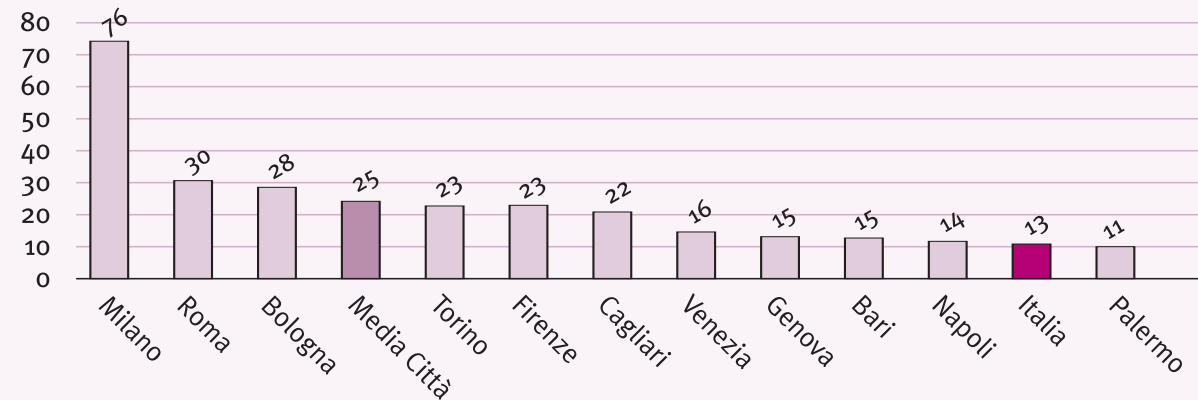
Fonte: "Dati di traffico 2007", ENAC (2008)

Grafico 5.7 Numero sportelli bancari ogni 100.000 abitanti in ordine decrescente, 2007



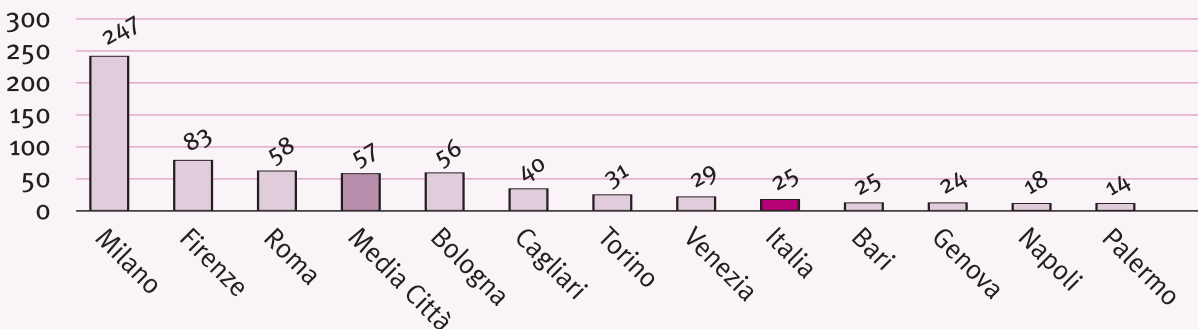
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Statistiche sull'intermediazione - Bollettino statistico", Banca d'Italia (2008)

Grafico 5.8 Depositi bancari pro capite in ordine decrescente, migliaia di euro, 2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Statistiche sull'intermediazione - Bollettino statistico", Banca d'Italia (2008)

Grafico 5.9 Impieghi bancari pro capite, migliaia di euro, 2007



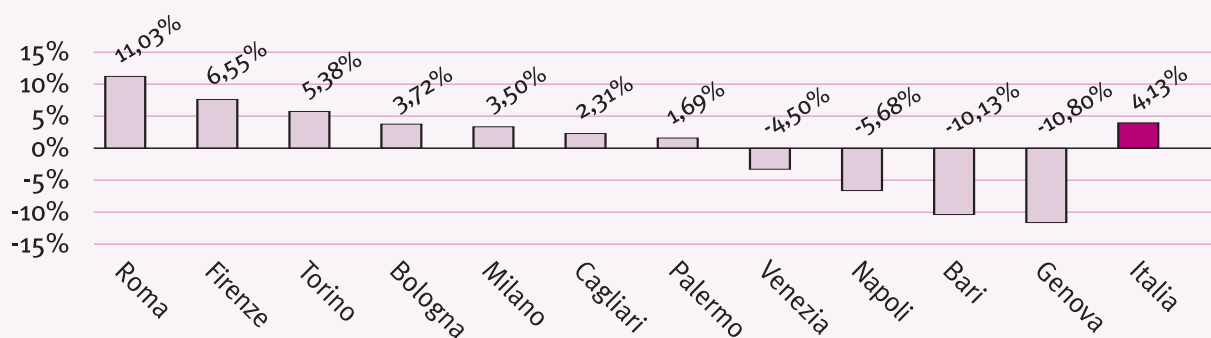
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Statistiche sull'intermediazione - Bollettino statistico", Banca d'Italia (2008)

Tabella 5. 11 Totale personale negli istituti ospedalieri e variazione percentuale 1999-2003 in ordine decrescente di incremento, 1999-2003

	1999	2000	2001	2002	2003	var.% 1999-2003
Roma	45.525	47.302	48.827	50.354	50.548	11,03%
Firenze	8.995	9.529	9.823	9.628	9.584	6,55%
Torino	17.658	18.105	18.710	18.455	18.608	5,38%
Bologna	11.032	11.007	10.798	11.217	11.442	3,72%
Milano	29.140	29.704	29.610	30.226	30.161	3,50%
Cagliari	7.144	7.152	7.461	7.276	7.309	2,31%
Palermo	11.664	11.570	11.337	11.535	11.861	1,69%
Venezia	4.603	4.538	4.513	4.145	4.396	-4,50%
Napoli	23.663	21.379	22.451	22.765	22.318	-5,68%
Bari	9.084	8.734	8.666	8.313	8.164	-10,13%
Genova	12.209	12.208	12.193	11.632	10.890	-10,80%
Tot. Italia	621.373	620.951	631.939	634.065	647.024	4,13%
Rapp. 11 città/Italia	29,08%	29,19%	29,18%	29,26%	28,64%	

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Grafico 5. 10 Variazione 1999-2003 del personale negli istituti ospedalieri



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Tabella 5. 12 Numero di posti letto disponibili in regime ordinario e variazione percentuale in ordine decrescente, 1999-2003

	1999	2000	2001	2002	2003	var.% 1999-2003
Cagliari	3.147	3.212	3.130	3.127	3.058	-2,83%
Roma	20.269	19.870	19.627	18.994	18.632	-8,08%
Milano	10.137	10.008	9.960	9.550	9.265	-8,60%
Palermo	4.878	4.387	4.406	4.391	4.402	-9,76%
Firenze	3.657	3.621	3.576	3.473	3.232	-11,62%
Bari	3.604	3.327	3.287	3.060	3.131	-13,12%
Bologna	4.682	4.315	4.111	4.029	3.868	-17,39%
Venezia	1.993	1.853	1.818	1.755	1.642	-17,61%
Torino	6.878	6.529	5.970	5.402	5.297	-22,99%
Napoli	8.320	7.939	7.712	7.487	6.089	-26,81%
Genova	4.517	4.461	4.359	4.403	2.435	-46,09%
Tot. Italia	280.438	268.524	263.221	253.852	239.855	-14,47%
Rapp. 11 città/Italia	25,70%	25,89%	25,82%	25,87%	25,45%	

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Tabella 5. 13 Numero di posti letto disponibili in regime di day hospital e variazione percentuale in ordine decrescente, 1999-2003

	1999	2000	2001	2002	2003	var.% 1999-2003
Palermo	485	507	589	635	735	0,52%
Napoli	738	761	726	890	1.040	0,41%
Roma	2.076	2.116	2.328	2.332	2.805	0,35%
Firenze	387	419	416	477	501	0,29%
Genova	484	479	532	607	554	0,14%
Milano	965	1.023	997	1.061	1.077	0,12%
Bologna	490	507	497	591	522	0,07%
Torino	862	787	791	840	869	0,01%
Venezia	162	149	147	144	143	-0,12%
Cagliari	491	516	413	392	371	-0,24%
Bari	460	453	426	391	334	-0,27%
Tot. Italia	26.818	27.507	27.458	30.929	32.672	0,22%
Rapp. 11 città/Italia	28,34%	28,05%	28,63%	27,03%	27,40%	-0,03%

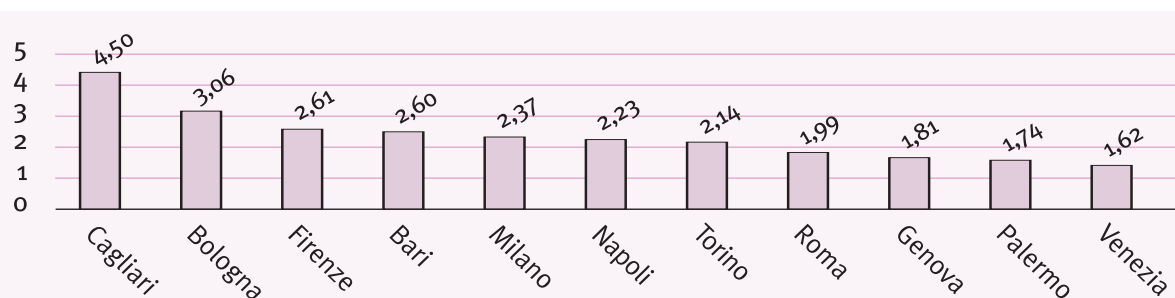
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Tabella 5. 14 Personale ospedaliero, posti letto ordinari e in day ospital in valore assoluto e ogni 100 abitanti, 2003

	personale ospedaliero	posti letto ordinari	posti letto day hospital	personale per 100 ab.	posti letto ord. per 100 ab	posti letto day hospital per 100 ab.
Torino	18.608	5.297	869	2,14	0,61	0,10
Milano	30.161	9.265	1.077	2,37	0,73	0,08
Genova	10.890	2.435	554	1,81	0,40	0,09
Venezia	4.396	1.642	143	1,62	0,60	0,05
Bologna	11.442	3.868	522	3,06	1,04	0,14
Firenze	9.584	3.232	501	2,61	0,88	0,14
Roma	50.548	18.632	2.805	1,99	0,73	0,11
Napoli	22.318	6.089	1.040	2,23	0,61	0,10
Bari	8.164	3.131	334	2,60	1,00	0,11
Palermo	11.861	4.402	735	1,74	0,65	0,11
Cagliari	7.309	3.058	371	4,50	1,88	0,23

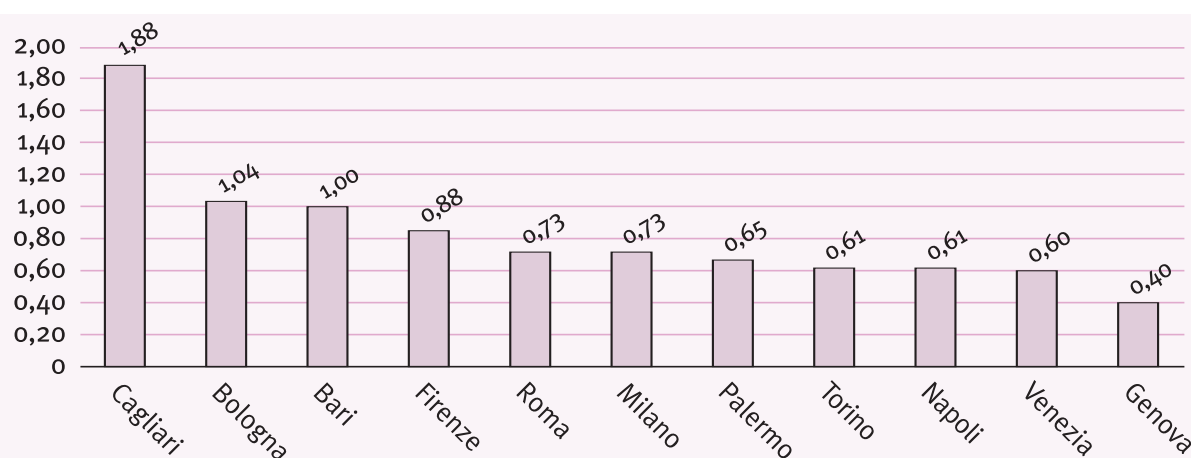
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Grafico 5. 11 Personale ospedaliero ogni 100 abitanti, 2003



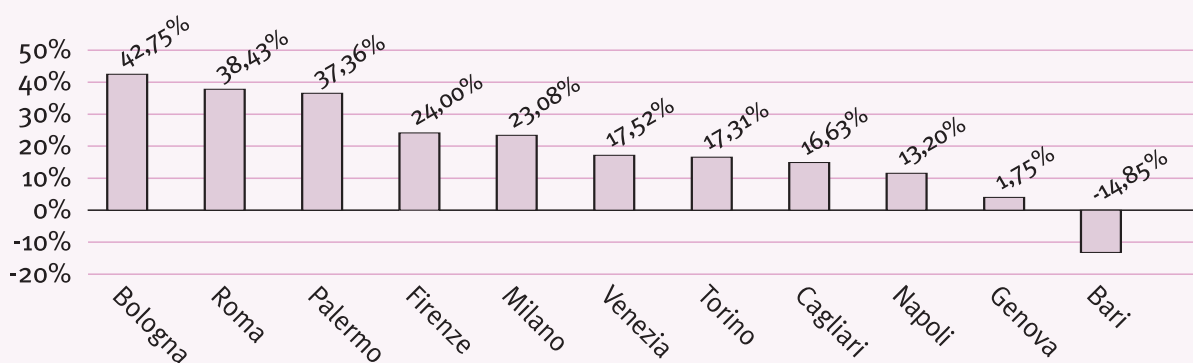
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Grafico 5. 12 Posti letto ordinari ogni 100 abitanti, 2003



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Grafico 5.13 Variazione % del numero di posti letto in alberghi dal 1996 al 2006



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Capacità e movimento degli esercizi ricettivi", Istat (2008)

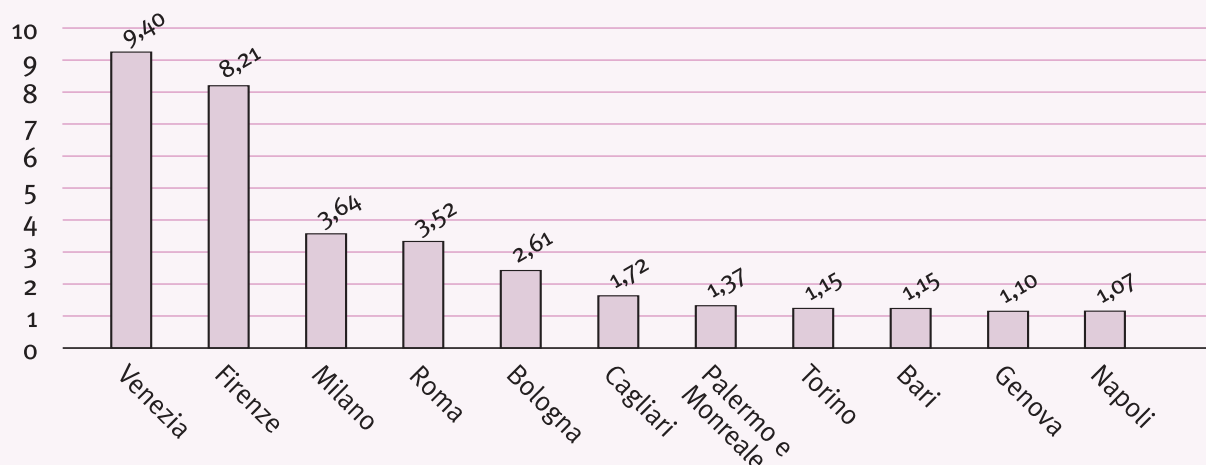
Tabella 5.15 Numero di strutture alberghiere*, 1996-2004

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Torino	147	141	141	140	140	142	144	143	145
Milano	437	415	415	413	416	409	411	419	427
Genova	125	141	116	116	114	118	117	104	104
Venezia	338	339	341	343	326	329	337	349	341
Bologna	77	78	76	75	77	77	80	80	84
Firenze	357	358	355	353	352	354	365	374	378
Roma	809	812	780	766	802	828	845	863	877
Napoli	118	119	112	111	111	120	113	117	131
Bari	41	38	40	40	40	42	38	39	39
Palermo	74	74	74	74	74	69	72	73	78
Cagliari	22	25	23	22	16	18	17	16	16
Tot. Italia	34.080	33.827	33.540	33.341	33.361	33.421	33.411	33.480	33.518
Rapp. 11 città/Italia	7,47%	7,51%	7,37%	7,36%	7,40%	7,50%	7,60%	7,70%	7,82%

(*) Tale categoria include gli alberghi da 1 a 5 stelle, i villaggi albergo, le residenze turisticoalberghiere, le pensioni, i motel, le residenze d'epoca, gli alberghi meublè o garnì, le dimore storiche, i centri benessere (beauty farm), i centri congressi e conferenze e tutte le altre tipologie di alloggio che in base alle normative regionali sono assimilabili agli esercizi alberghieri.

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006)

Grafico 5. 14 Posti letto alberghieri ogni 100 abitanti, 2006



Fonte: elaborazione su dati "Capacità e movimento degli esercizi ricettivi", Istat (2008)

Tabella 5. 16 Numero di posti letto negli ospedali dei maggiori paesi europei per 100.000 abitanti, 2005

EU (27 Paesi)

Belgio	744
Danimarca	398*
Germania	846
Irlanda	560
Grecia	474
Spagna	339
Francia	720
Italia	401
Olanda	437
Austria	771
Portogallo	365**
Finlandia	704
Svezia	358***
Regno Unito	389
Norvegia	406
Svizzera	556

(*) 2003

(**) 2004

(***) 2000

Fonte: Eurostat online database, 2005

Tabella 5. 17 Numero di posti letto negli ospedali dei maggiori paesi europei per 100.000 abitanti, 2000-2004

	2004	2003	2002	2001	2000
Unione Europea 25 paesi	n.d.	n.d.	639,1	641,6	651,9
Unione Europea 12 paesi	n.d.	n.d.	717,8	637,9	646,7
Belgio	n.d.	686,3	692,4	701,2	711,6
Repubblica Ceca	859,3	868,0	872,5	867,0	867,5
Danimarca	n.d.	398,0	412,8	417,7	425,1
Germania	857,6	874,4	887,8	901,9	912,2
Grecia	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	487,9
Spagna	347,5	347,8	356,7	362,5	372,7
Francia	777,6	795,5	809,7	819,4	841,7
Irlanda	n.d.	1006,7	993,6	983,6	914,1
Italia	400,6	417,9	444,6	461,4	470,9
Olanda	n.d.	502,5	499,4	503,1	519,9
Austria	776,5	835,7	845,8	853,6	698,7
Polonia	n.d.	644,7	709,9	717,5	718,7
Portogallo	n.d.	n.d.	365,1	374,7	381,5
Slovenia	n.d.	n.d.	508,9	516,9	540,6
Finlandia	705,6	723,6	735,9	745,2	753,4
Svezia	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	358,5
Regno Unito	390,7	396,9	396,4	400,3	404,9

Fonte: Eurostat online database, 2005

Tabella 5. 18 Traffico totale interno di merci, milioni di tonnellate-Km, 1990, 1995, 2000, 2003-2007

	1990	1995	2000	2003
Trasporti ferroviari	21.911	24.408	25.053	23.578
Navigazione marittima di cabotaggio (2)	35.665	35.307	33.445	39.227
Navigazione interna	118	135	170	91
Navigazione aerea (3)	612	671	846	880
Autotrasporto (> 50 Km)	124.209	137.254	146.640	130.752
Oleodotti (> 50 Km)	8.776	9.221	9.721	9.806
	191.291	206.996	215.875	204.334
	2004	2005	2006	2007
Trasporti ferroviari	25.007	24.830	26.191	26.613
Navigazione marittima di cabotaggio (2)	38.804	46.839	46.594	46.748
Navigazione interna	110	89	76	82
Navigazione aerea (3)	927	982	1.035	1.086
Autotrasporto (> 50 Km)	143.511	155.872	157.540	157.839
Oleodotti (> 50 Km)	9.856	10.907	10.932	11.022
	218.215	239.519	242.368	243.390

Fonte: "Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture", Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - Ufficio di Statistica (2008)

Tabella 5.19 Servizi di car sharing, anno di avvio, utenti, auto e parcheggi

	avvio	utenti	auto	parcheggi
Torino	2002	1.293	94	56
Genova	2004	1.240	49	33
Roma	2005	305	10	5
Milano	2005	n.d.	66	20
Palermo	2003	40	20	2
Venezia	2002	1.916	41	9
Bologna	2002	1.350	36	19
Firenze	2005	606	22	18

*Fonte: "Piani e politiche delle città italiane e europee",
OPMUS- ISFORT (2008)*

Indice dei Grafici e delle Tabelle

Nel capitolo

Tabella 5.1 Sistemi di metropolitane nei principali paesi UE, 2004

Grafico 5.1 Estensione in Km delle linee di metro in alcune città UE (dati anno 2002 UE, e anno 2004 Italia)

Grafico 5.2 Consistenza del parco veicolare di autobus utilizzati per il trasporto pubblico in ordine decrescente, vetture ogni 10.000 abitanti, 2006

Tabella 5.2 La dotazione di ferrovie suburbane in esercizio (dati anno 2002 UE, e anno 2005 Italia)

Tabella 5.3 Movimento di passeggeri per categoria di servizio aereo e principali aeroporti, valori assoluti e percentuale sul totale rispetto ai principali aeroporti italiani, 2005

Tabella 5.4 Numero sportelli bancari, variazione % e sportelli per 100.000 abitanti, 2000, 2007

Tabella 5.5 Depositi bancari, valori assoluti e variazioni % dei depositi, migliaia di euro, 2000 e 2007

Tabella 5.6 Impieghi bancari, variazioni % e impieghi pro capite, 2000, 2007 (migliaia di euro)

Grafico 5.3 Propensione delle banche a finanziare (rapporto impieghi/depositi), 2007

Tabella 5.7 Numero di istituti ospedalieri pubblici e privati, 1999-2003

Grafico 5.4 Variazione % 1999-2003 del numero di posti letto disponibili in regime ordinario

Tabella 5.8 Numero di posti letto in alberghi, 1996, 2000, 2003 e 2006

In allegato

Tabella 5.9 Densità del trasporto pubblico per modalità di trasporto, posti-km, 2006

Grafico 5.5 Passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante, 2003

Grafico 5.6 Relazione tra passeggeri annui trasportati per abitante e consistenza del parco veicolare di autobus ogni 100.000 abitanti, 2003

Tabella 5.10 Passeggeri commerciali nei collegamenti nazionali tra le città metropolitane, 2007

Grafico 5.7 Numero di sportelli bancari ogni 100.000 abitanti in ordine decrescente, 2007

Grafico 5.8 Depositi bancari pro capite in ordine decrescente, migliaia di euro, 2007

Grafico 5.9 Impieghi bancari pro capite, migliaia di euro, 2007

Tabella 5.11 Totale personale negli istituti ospedalieri e variazione percentuale 1999-2003 in ordine decrescente di incremento, 1999-2003

Grafico 5.10 Variazione 1999-2003 del personale negli istituti ospedalieri

Tabella 5.12 Numero di posti letto disponibili in regime ordinario e variazione percentuale in ordine decrescente, 1999-2003

Tabella 5.13 Numero di posti letto disponibili in regime di day hospital e variazione percentuale in ordine decrescente, 1999-2003

Tabella 5.14 Personale ospedaliero, posti letto ordinari e in day hospital in valore assoluto e ogni 100 abitanti, 2003

Grafico 5.11 Personale ospedaliero ogni 100 abitanti, 2003

Grafico 5.12 Posti letto ordinari ogni 100 abitanti, 2003

Grafico 5.13 Variazione % del numero di posti letto in alberghi dal 1996 al 2006

Tabella 5.15 Numero di strutture alberghiere, 1996-2004

Grafico 5.14 Posti letto alberghieri ogni 100 abitanti, 2006

Tabella 5.16 Numero di posti letto negli ospedali dei maggiori paesi europei per 100.000 abitanti, 2005

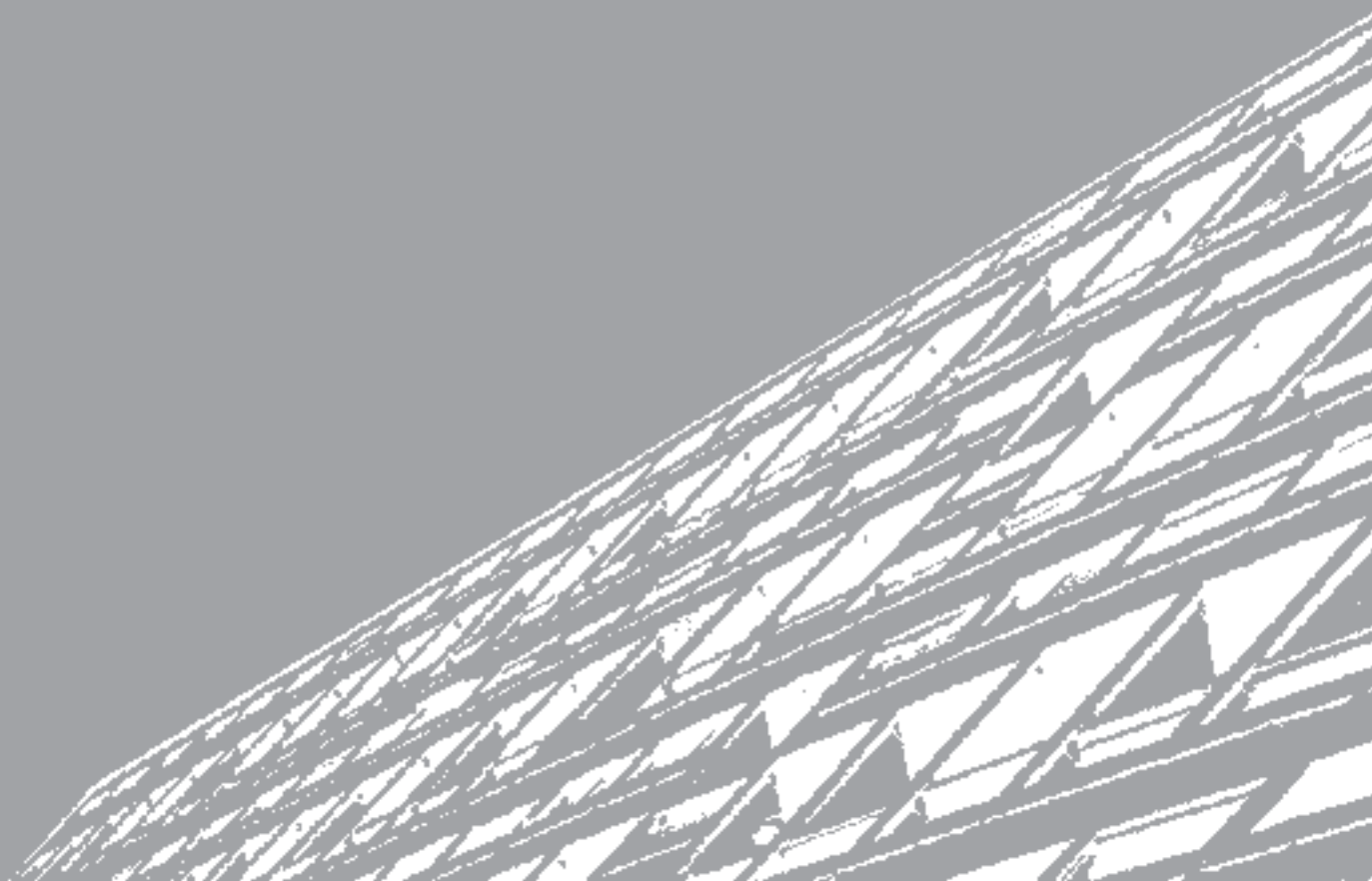
Tabella 5.17 Numero di posti letto negli ospedali dei maggiori paesi europei per 100.000 abitanti, 2000-2004

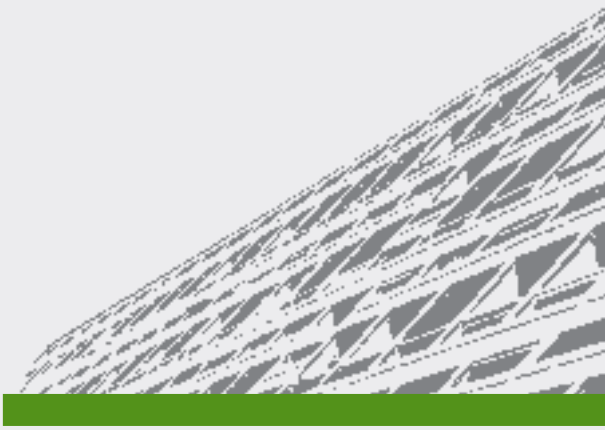
Tabella 5.18 Traffico totale interno di merci, milioni di tonnellate-Km, 1990, 1995, 2000, 2003-2007

Tabella 5.19 Servizi di car sharing, anno di avvio, utenti, auto e parcheggi

6

**Qualità della vita:
spesa sociale,
sicurezza, ambiente
ed offerta culturale.**





Cosa dicono i numeri

La spesa sociale per abitante nelle città metropolitane presenta valori piuttosto eterogenei: dai 284 euro di Milano ai poco meno di 200 euro per Firenze, e poco più di 100 euro a Bari e Napoli.

In generale, nell'ultimo decennio, sono diminuiti sensibilmente i furti in appartamento, con l'unica eccezione di Bologna; restano stabili borseggi e scippi. Sono aumentate ovunque (tranne che a Palermo) le rapine ed, in alcune città, gli omicidi.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, Torino, Milano, Venezia e Roma sono le città con il maggior numero di giornate di superamento dei limiti di inquinamento dell'aria: oltre 100 giorni in un anno.

Firenze, Venezia e Roma sono le città metropolitane con la maggiore produzione pro-capite di rifiuti (oltre 650 kg per abitante nel 2004).

Torino, Milano, Firenze e Bologna sono ai primi posti per la percentuale di raccolta differenziata (pari a circa il 30%).

Nel 2007 i soli Musei, Monumenti e Aree Archeologiche statali di Roma, Napoli e Firenze hanno attratto il 68% del totale nazionale dei visitatori.

Se per rilevare la capacità innovativa (Cap. 4) è stato necessario confrontarsi con un fenomeno multidimensionale, cercare di misurare la “qualità della vita” rappresenta un esercizio altrettanto complesso. Allo stesso tempo, la mancanza di alcuni dati statistici riguardo fenomeni poco quantitativi costringe ad effettuare delle scelte riguardo le direttrici da seguire per esplorare il fenomeno.

D'altra parte, la centralità assunta, anche a livello internazionale e comunitario, dal grado di benessere, così come percepito nel vivere quotidiano, dagli abitanti dei diversi agglomerati urbani, incoraggia attività di analisi e raffronto tra i fabbisogni dell'utenza, le politiche implementate ed i servizi offerti a livello locale per il soddisfacimento di tali esigenze. Incrementare lo standard di vita insieme al benessere percepito rappresenta un driver strategico, centrale per la competitività dei centri urbani. In tal senso, il tema del buon vivere, inteso sia in termini statici di qualità della vita percepita e di rapporto politiche attuate/servizi fruiti che nei termini dinamico-prospettici rappresentati dal sussistere di condizioni che garantiscano il mantenimento e l'eventuale incremento di tali standard di qualità, assume una rilevanza primaria.

Oggi, la qualità della vita nel proprio contesto di riferimento è qualcosa che gli individui percepiscono molto intimamente: dipende da un ampio ventaglio di fattori, tutti essenziali ma anche tutti ponderabili. L'importante è lo stato d'animo che deriva dal complesso delle cause che lo influenzano: alla soddisfazione o al disagio che ne deriva, sono legati aspetti niente affatto secondari che si ripercuotono sulla struttura sociale di una realtà urbana e sulla sua prospettiva di sviluppo economico e competi-

vo. Interventi miranti ad incrementare il livello di qualità della vita possono avere ampi echi che investono sfere di crescita e di sviluppo del tessuto economico di un'amministrazione, non immediatamente attivabili altrimenti. La diffusione di una tale percezione ha la capacità, tra l'altro, di attrarre investimenti e ricchezza in termini finanziari e di creatività/competenze: elementi che innescano un ciclo virtuoso di sviluppo e competitività.

In questo capitolo si è scelto, quindi, di prendere in considerazione quattro indicatori del livello di qualità della vita: spesa sociale, sicurezza, ambiente ed offerta culturale. Per quanto riguarda la spesa sociale (Par. 6.1), sono stati considerati i dati relativi alla spesa delle amministrazioni comunali per servizi sociali. Per quel che concerne la sicurezza (Par. 6.2), l'ampia disponibilità di dati recenti ha consentito di approfondire l'analisi prendendo in esame i crimini suddivisi per tipologia nelle città per un arco di tempo piuttosto considerevole. Su questo il presente Rapporto intende contribuire al dibattito fornendo una base “oggettiva” di analisi su cui riflettere. Anche la scelta di includere l'ambiente e la gestione dei rifiuti (Par. 6.3) come ulteriore dimensione della qualità della vita nelle città rispecchia la volontà di arricchire con dati ed analisi statistiche una crescente sensibilità rispetto a questi temi. Infine, l'offerta culturale (Par. 6.4) rappresenta una dimensione intangibile che può a buon diritto rientrare in una misurazione della qualità della vita in senso lato. Il consumo di cultura è un segnale di vitalità che rappresenta la ricchezza in termini di opportunità del territorio, i cui effetti sullo sviluppo se da un lato sono difficili - quando non impossibili - da quantificare, dall'altro non vanno sottovalutati.

6.1 I servizi alla persona

Il sistema di welfare si sviluppa lungo tre direttrici: previdenza, sanità e assistenza sociale. Com'è noto, sono i primi due pilastri (previdenza e sanità) ad assorbire in Italia la gran parte delle risorse, mentre il settore dell'assistenza sociale è del tutto residuale. Nonostante le responsabilità attribuite ai Comuni nel governo del welfare sul territorio, la spesa per l'assistenza sociale è inoltre in Italia ancora fortemente centralistica e sbilanciata sulle erogazioni monetarie piuttosto che sullo sviluppo della rete dei servizi.

Tutto ciò non può non avere conseguenze sul governo delle città, alle prese con fenomeni quali l'invec-

chiamento della popolazione, l'indebolimento delle reti sociali e familiari, i cambiamenti prodotti dai flussi migratori, il diffondersi di condizioni di precarietà e di impoverimento anche tra coloro che fino a poco tempo fa si sentivano al riparo da questi rischi.

L'accelerazione della domanda sociale, soprattutto nelle aree metropolitane, rende evidenti le fragilità e i limiti del sistema. Si avverte in modo sempre più acuto la necessità di un welfare territoriale in grado di prevenire e di fronteggiare i problemi emergenti, garantendo la tenuta della coesione su tutto il territorio nazionale. Un passo fondamentale in questa direzione potrebbe venire dalla definizione dei livelli essenziali delle prestazioni, così come previsto dalla legge quadro sull'assistenza 328 del 2000 e dalla stessa riforma del Titolo V della Costituzione, in relazione ai diritti sociali.

Ad oggi, in assenza di tale strumento di regolazione, sono prevalentemente le risorse dei singoli Comuni a sostenere la rete dei servizi, con differenze macroscopiche tra una parte e l'altra del Paese.

L'analisi seguente considera all'interno della spesa sociale le voci per

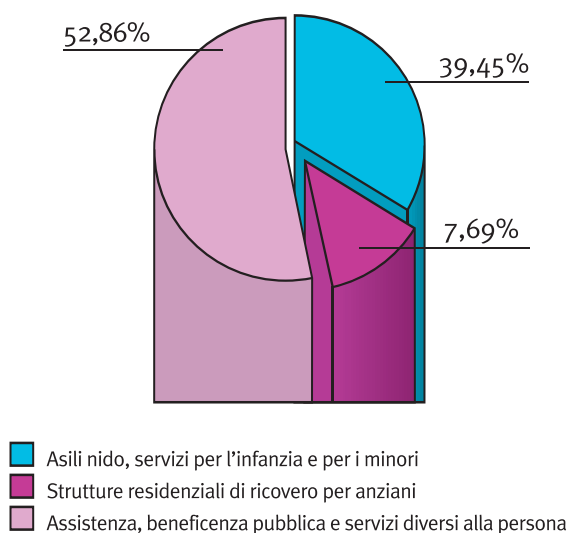
- gli asili nido, i servizi per l'infanzia e per i minori;
- le strutture residenziali di ricovero per anziani;
- l'assistenza, beneficenza pubblica e servizi diversi alla persona

mentre sono escluse le spese per il servizio necroscopico e cimiteriale.

Il Grafico 6.1 riassume l'incidenza delle tre componenti della spesa sociale nelle 11 città metropolitane. La voce più consistente riguarda l'"assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona" che incide per il 52,86%. Le spese per asili nido, per

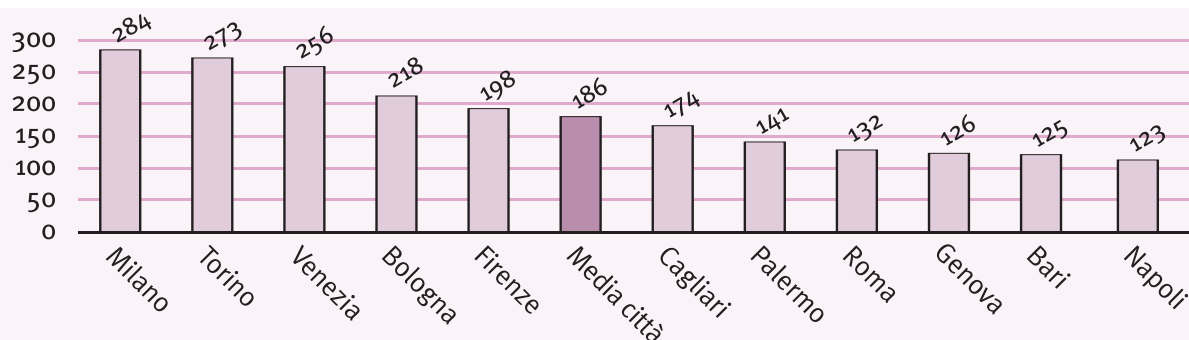
1) I dati sono relativi alla spesa corrente e non includono le spese relative al servizio necroscopico e cimiteriale.

Grafico 6.1 Incidenza media delle 3 componenti della spesa sociale, 2006



Fonte: elaborazione Cittalia IFEL su dati Ministero dell'Interno (2008)

Grafico 6.2 Spesa sociale complessiva per abitante in ordine decrescente, euro, 2006



Fonte: elaborazione Cittalia IFEL su dati Ministero dell'Interno (2008)

l'infanzia e per i minori pesano per il 39,45%, mentre le strutture residenziali di ricovero per anziani assorbono l'7,69% delle spese sociali.

La spesa sociale per abitante (Grafico 6.2) è mediamente pari a 186 euro. Al di sopra della media si trovano le città del nord, con l'unica eccezione di Genova. Milano è la città che destina una quota maggiore di spesa sociale per abitante con un valore pari a 284 euro, seguita da Torino (273 euro), Venezia (265 euro), Bologna (218 euro) e Firenze (198 euro).

Al di sotto della media si collocano tutte le altre città, la cui spesa per abitante varia tra i 174 euro di Cagliari e i 123 euro di Napoli. Da sottolineare l'elevata distanza che separa le prime città dalle ultime: la spesa sociale per abitante di Torino, ad esempio, è pari a quasi 2 volte quelle di Bari e Napoli.

Nelle Tabelle 6.5-6.15 in Allegato è presentata la composizione della spesa sociale delle 11 città.

6.2 La sicurezza dei cittadini

L'andamento dei reati²

Dall'analisi di percezione condotta presso un campione di famiglie rispetto al problema della criminalità del luogo in cui vivono, emergono due fatti principali. Nel decennio 1993 - 2003 si assiste ad

2) Tutti i reati presentati in questo paragrafo sono calcolati in rapporto a 100.000 abitanti. Non sono disponibili dati per la città di Cagliari.

Tabella 6.1 Numero reati* in rapporto a 100.000 abitanti in ordine decrescente rispetto ai valori 2006; anni 1996, 2001 e 2006

	1996	2001	2006
Bologna	2.304	2.932	2.635
Milano	2.166	1.995	2.468
Torino	1.321	1.901	2.318
Genova	1.423	1.490	1.971
Firenze	2.653	1.969	1.838
Roma	1.426	1.778	1.493
Napoli	1.090	1.550	1.464
Venezia	1.981	1.300	1.127
Bari	1.166	898	935
Palermo	1.206	949	723

(*) Per reati si intendono: i borseggi, furti in appartamento, scippi e rapine

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell'Interno (2007)

un processo di convergenza, dovuto, in particolare, al forte aumento di rischio percepito nel Nord-est a cui si contrappone un calo nel Sud, nel Nord-ovest e, in modo più limitato, al Centro.

Il secondo fatto di rilievo è riconducibile ad una generalizzata ripresa del rischio percepito tra il 2003 e il 2005, con l'eccezione del Centro, che rimane stabile, e delle Isole che in tutto il periodo considerato mostrano un trend di lungo periodo in diminuzione. A fronte quindi di un crescente allarme, soprattutto nelle grandi città, rispetto al problema della criminalità, si cercherà di fornire una rappresentazione della dinamica dei crimini nelle grandi città, province e regioni negli ultimi anni (Grafico 6.16 in Allegato).

La Tabella 6.1 presenta i dati dei reati denunciati nelle città metropolitane, in rapporto agli abitanti, per gli anni 1996, 2001 e 2006. Le città sono disposte in ordine decrescente rispetto al numero dei reati denunciati del 2006. Nelle grandi città del nord sono stati commessi il maggior numero di reati nel 2006.

Al primo posto si colloca Bologna, seguita da Milano, Torino e Genova. Nelle ultime tre posizioni si trovano Venezia, Bari e Palermo.

Le città metropolitane nelle quali il numero dei reati aumenta progressivamente in occasione delle tre rilevazioni sono Torino e Genova (Grafico 6.17 in Allegato). Le città, al contrario, che registrano una diminuzione in tutti e tre gli anni considerati sono Palermo, Venezia e Firenze. Tutte le altre città hanno avuto andamenti più altalenanti.

Dall'analisi delle variazioni percentuali dei reati nelle città esaminate nell'arco temporale 2001-2006 (Grafico 6.3), emerge che le uniche città che mostrano un aumento sono le tre grandi città del nord, Genova, Milano e Torino (oltre a Bari, al sud, anche se in misura limitata). Tutte le altre città presentano valori negativi. In particolare, le più "virtuose" risultano Venezia, Roma e Palermo.

È stata quindi effettuata anche un'analisi di convergenza per indagare se le città con il maggior numero di reati nel 2006 sono le stesse che presentano il minor tasso di crescita dei reati nel periodo 2001-2006. Come si vede dal Grafico 6.4, invece, non si registra alcuna convergenza: la tendenza è che, al contrario, nelle città dove si concentrano più crimini il tasso di criminalità cresce più velocemente che nelle altre. Così quello che emerge è un "allontanamento" delle tre grandi città del nord - Milano, Torino e Genova - rispetto alle altre.

Grafico 6.3 Variazione % 2001-2006 dei reati in rapporto agli abitanti

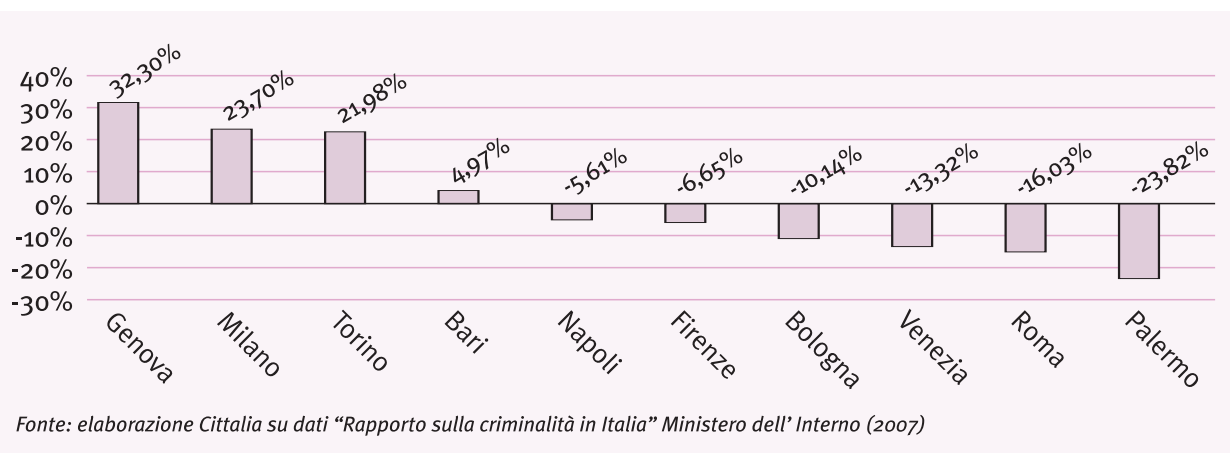
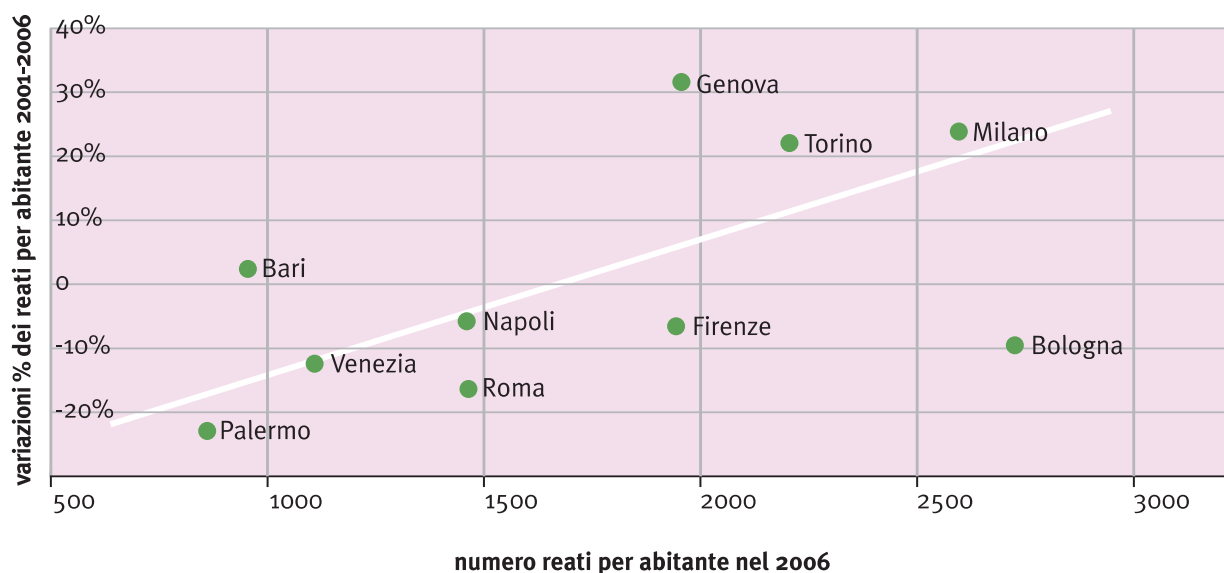


Grafico 6.4 Analisi di convergenza di reati in rapporto al numero di abitanti per il periodo 2001-2006



Nota: la retta indica la presenza di una relazione positiva tra le due grandezze: le città con il maggior numero di reati nel 2006 sono anche quelle che fanno registrare aumenti più consistenti nel periodo 2001-2006

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

Borseggi, furti in appartamento, scippi e rapine

In questo paragrafo sono analizzati nel dettaglio i furti denunciati nelle città distinti tra borseggi, furti in appartamento, scippi e rapine. Nella Tabella 6.2 sono riportate le variazioni percentuali relative al decennio 1996-2006. La situazione si presenta piuttosto articolata, e necessita, pertanto, di un'analisi puntuale dalla quale emerge che:

- i furti in appartamento diminuiscono sensibilmente in tutte le città metropolitane, con l'eccezione di Bologna;

- i borseggi aumentano quasi ovunque, anche se con tassi diversi;
- gli scippi diminuiscono in tutte le città, tranne che a Genova;
- aumentano ovunque le rapine, tranne che a Palermo;
- l'andamento degli omicidi varia da città in città.

Come già accennato, la grande variabilità tra le città rende necessaria un'analisi distinta per ciascuna tipologia di reato. Dall'analisi della Tabella 6.2 e del Grafico 6.18 in Allegato relativamente alle variazioni

Tabella 6. 2 Variazioni % 1996-2006 di borseggi, furti in appartamento, scippi, rapine e omicidi volontari in rapporto agli abitanti

	borseggi	furti in appartamento	scippi	rapine	omicidi volontari
Torino	220,91%	-27,12%	-40,60%	80,44%	8,33%
Milano	40,56%	-45,54%	-37,09%	90,23%	-19,05%
Genova	91,30%	-57,32%	53,45%	95,94%	-12,50%
Venezia	-41,80%	-52,23%	-71,28%	91,81%	0,00%
Bologna	12,04%	20,00%	-8,15%	50,79%	120,00%
Firenze	-7,59%	-67,87%	-71,95%	29,44%	10,00%
Roma	14,15%	-18,67%	-43,48%	90,27%	-16,67%
Napoli	39,66%	-39,47%	-17,73%	122,92%	-35,29%
Bari	130,08%	-22,90%	-71,72%	44,77%	105,56%
Palermo	-8,13%	-68,25%	-43,63%	-33,07%	-33,33%

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

percentuali del decennio 1996-2006 di borseggi e scippi per città emergono aumenti in quasi tutte le città dei borseggi e diminuzione degli scippi. Le città dove i borseggi aumentano in modo più evidente sono Torino e Bari, mentre Venezia, Firenze e Palermo sono le uniche realtà che fanno registrare una diminuzione del fenomeno. Per quanto riguarda gli scippi, Genova è l'unica città che mostra un aumento pari al 53,45% nel periodo considerato, mentre le città che fanno registrare diminuzioni più consistenti sono Venezia, Firenze e Bari.

L'andamento di furti in appartamento, rapine e omicidi volontari si presenta molto più articolato (Tabella 6.2 e Grafico 6.19 in Allegato). Tra la diminuzione generalizzata dei furti in appartamento, quelle più sensibili si registrano nelle città di Palermo, Firenze, Venezia e Genova. Al contrario, le rapine aumentano ovunque (con l'unica eccezione di Palermo, dove sono diminuite del 33%). Gli incrementi maggiori, superiori al 90%, si rilevano nelle città di Napoli, Genova, Venezia, Roma e Milano. Infine, gli omicidi volontari hanno registrato un aumento a Bologna (120%), Bari (105,56%), Firenze (10%) e Torino (8,33%). Diminuiscono in tutte le altre città ed in modo più consistente a Napoli (-35,29%) e Palermo (-33,33%).

L'andamento dei reati nelle città metropolitane rispetto alle regioni

Dopo aver esaminato l'andamento dei reati nelle singole città, in questo paragrafo lo stesso fenomeno viene messo a confronto con le rispettive regioni. Il dato che emerge è la maggiore frequenza di fenomeni criminali nelle città rispetto alle

relative regioni (cfr. anche Cap. 1) pur in presenza di alcune eccezioni. I grafici 6.20, 6.21, 6.22, 6.23 e 6.24 in Allegato riportano i reati in rapporto agli abitanti per la città e relativa regione, nel 2006. Il risultato più evidente è, in generale, il maggior numero di reati commessi nelle città metropolitane rispetto alle regioni nel 2006. In particolare, per quanto riguarda i borseggi (Grafico 6.20 in Allegato) in tutte le città sono stati denunciati un maggior numero di reati rispetto alle regioni. Per quanto riguarda i furti in appartamento (Grafico 6.21 in Allegato), ci sono alcune eccezioni rispetto al comportamento generale: Firenze, Genova, Palermo e Napoli, in cui i furti nelle città sono inferiori a quelli commessi nella propria regione. Nel caso degli scippi (Grafico 6.22 in Allegato) e rapine (Grafico 6.23 in Allegato) non emergono eccezioni rispetto al trend generale. Infine per quanto riguarda gli omicidi volontari (Grafico 6.24 in Allegato) le città di Venezia, Genova e Palermo hanno valori inferiori rispetto alle relative regioni.

Tuttavia, se si guarda alla tendenza di lungo periodo (grafici 6.25, 6.26, 6.27, 6.28 e 6.29 in Allegato), si scopre come alcune tipologie di fenomeni di criminalità si stiano diffondendo anche al di fuori del centro metropolitano. Se infatti si prendono in esame le variazioni percentuali relative ad un arco temporale più lungo di quello precedente, 1984-2006, si osservano aumenti decisamente più marcati nelle regioni rispetto alle relative città metropolitane (a parte poche eccezioni), nel caso dei borseggi, furti in appartamento e scippi, di quei reati cioè minori. Per quanto riguarda invece le altre due tipologie, rapine (Grafico 6.28 in Allegato) ed omicidi volontari (Grafico 6.29 in Allegato), si conferma il trend già verificatosi per il

periodo 1996-2006: le città metropolitane registrano aumenti più consistenti rispetto alle regioni.

6.3 L'ambiente: verde pubblico, rifiuti urbani e riciclaggio

Per analizzare l'ambiente nelle città metropolitane sono state prese in considerazione tre grandezze per le quali esistono dati confrontabili: il verde pubblico, la qualità dell'aria e il sistema dei rifiuti urbani.

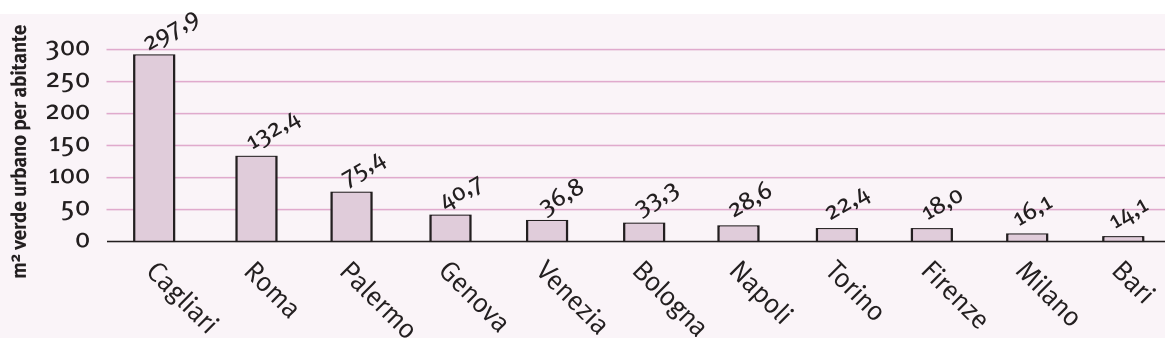
Per quanto riguarda la disponibilità di verde pubblico, nel Grafico 6.5 sono riportate le città ordinate per disponibilità di verde urbano in termini di mq2

per abitante. Tale indicatore è ovviamente influenzato, oltre che dall'estensione di verde urbano, dal numero degli abitanti. Questo può contribuire a spiegare il valore particolarmente elevato di Cagliari. Seguono Roma, Palermo e Genova, mentre Firenze, Milano e Bari si collocano in coda al gruppo.

Se si prende in esame la densità di verde urbano (Grafico 6.30 in Allegato) si trova di nuovo al primo posto Cagliari seguita da Palermo e Roma. Migliora la posizione di Milano e Torino mentre Bari e Venezia (che presenta delle ovvie peculiarità) chiudono la classifica.

Un ulteriore indicatore utile a valutare l'ambiente

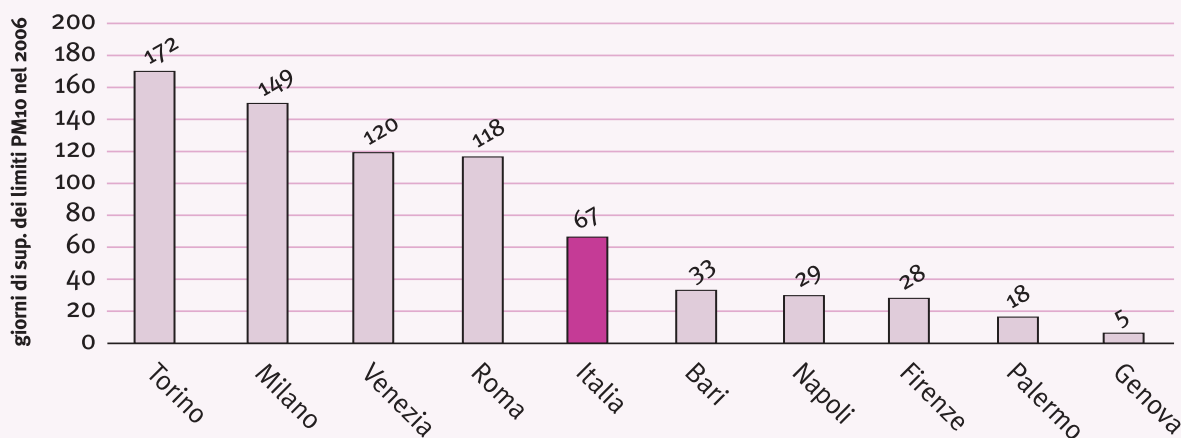
Grafico 6.5 Disponibilità di verde urbano, 2006 (a) (b) (m² per abitante)



(a) Gli indicatori si riferiscono al patrimonio di aree verdi gestito (direttamente od indirettamente) da enti pubblici (comune, provincia, regione, stato) esistente nel territorio comunale (b) Alcuni valori degli indicatori sono stati stimati

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Osservatorio ambientale sulle città", Istat (2008)

Grafico 6.6 Giorni di superamento dei limiti per il PM10 nel 2006 (a), 2006



(a) Alcuni valori degli indicatori sono stati stimati

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Osservatorio ambientale sulle città", Istat (2007)

cittadino è l'inquinamento atmosferico misurato in termini di giornate di superamento dei limiti per il PM₁₀³ nel 2006.

Come si evince dal Grafico 6.6, le grandi città metropolitane hanno superato i limiti stabiliti con grande frequenza. In particolare Torino ha superato il limite fissato per 172 giorni nel corso del 2006, Milano (149) e Roma (118), questa ultima preceduta da Venezia (120). Sotto la media italiana, e distanti dalle prime quattro, si collocano tutte le altre città. Le più virtuose risultano Genova, Palermo e Firenze.

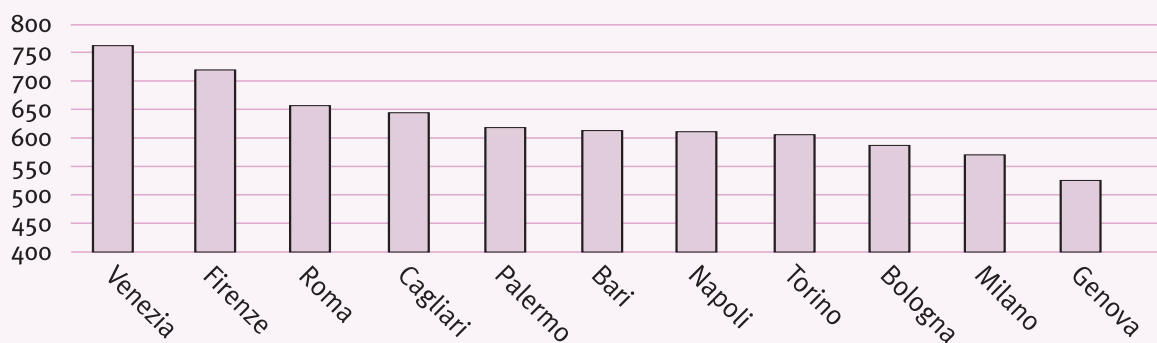
Prendendo poi in esame la produzione di rifiuti

3) La sigla PM₁₀ identifica materiale presente nell'atmosfera in forma di particelle microscopiche, il cui diametro è uguale o inferiore a 10 µm, ovvero 10 millesimi di millimetro, ossia le cosiddette "polveri sottili" per le quali vengono stabiliti dei limiti.

urbani delle città metropolitane in valori assoluti (Grafico 6.31 in Allegato) si rileva il forte peso della città di Roma, che riflette ovviamente la maggiore popolazione della Capitale rispetto alle altre città. Dal 2002 al 2006 le uniche città in cui si registra una diminuzione di tale produzione sono Milano e Genova, mentre le altre mostrano andamenti moderatamente in crescita. Unica eccezione è Roma che mostra incrementi consistenti (+11%).

Se i dati in valore assoluto forniscono indicazioni sul contributo delle città nella produzione di rifiuti a livello nazionale, per fare un confronto tra città occorre rapportare tale produzione al numero di abitanti. Il Grafico 6.7 mostra come siano Venezia, Firenze e Roma le città con il rapporto rifiuti per abitanti più elevato, mentre Milano e Genova pre-

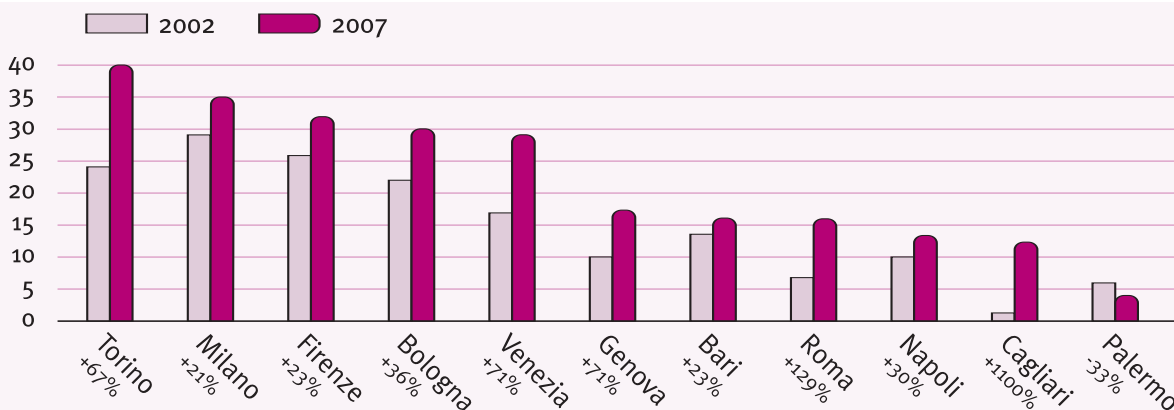
Grafico 6.7 Produzione pro capite di rifiuti, (Kg per abitante)*, 2007



(*) Alcuni valori dell'indicatore sono stati stimati

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Osservatorio ambientale sulle città", Istat (2008)

Grafico 6.8 Percentuale di rifiuti urbani sottoposti a raccolta differenziata, 2002-2007. (Accanto ai nomi delle città sono riportate le variazioni % 2002-2007)



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Osservatorio ambientale sulle città", Istat (2008)

sentano il rapporto più basso.

Un altro dato interessante, e quanto mai attuale, riguarda la percentuale di riciclaggio dei rifiuti urbani⁴. Nel Grafico 6.8 sono riportate le percentuali dei rifiuti sottoposti a raccolta differenziata nelle città. Come dato generale si registra, nel periodo 2002-2007, una crescita continua della percentuale di rifiuti riciclati, con la sola eccezione di Palermo. Gli aumenti più consistenti di rifiuti riciclati si sono registrati nelle città che nel 2002 evidenziavano un maggior ritardo: Cagliari e Roma.

Tuttavia permane nel 2007 un ritardo delle città del Sud rispetto a quelle del Centro-Nord. Torino è la città che nel 2007 ha riciclato la maggiore percentuale (40%) dei rifiuti, seguita da Milano (35%) e Firenze (32%). In coda, nonostante i sostanziali progressi, restano Napoli (13%), Cagliari (12%) e Palermo (4%). Ancora molto lontana dalle città settentrionali è Roma, con una percentuale di rifiuti complessivamente riciclati pari solo al 16%.

Viene proposto infine un esercizio (Grafico 6.32 in Allegato) in cui sono riportati su un piano cartesiano il reddito pro-capite e la percentuale di raccolta differenziata nelle città metropolitane. Dal grafico emerge chiaramente una correlazione positiva tra le due grandezze: ciò che emerge, a livello statistico, è che a valori più elevati del reddito pro capite corrispondono percentuali più elevate di riciclaggio. Ovviamente occorre prestare attenzione nel trarre delle conclusioni su rapporti di causalità tra le due grandezze. Si tratta tuttavia di uno spunto di qualche interesse che potrà essere eventualmente approfondito in futuro.

6.4 L'offerta culturale delle grandi città

L'offerta culturale si concentra nelle città. Gli elementi alla base di questo fenomeno si ascrivono alla dimensione del bacino di domanda di riferimento, che consente una continua crescita dell'ampiezza dei servizi offerti, e all'elevata concentrazione in contesti urbani di operatori del settore, condizione necessarie alla realizzazione di sinergie per la produzione di prodotti e servizi culturali. Sono, dunque, le città le principali generatrici di cultura, ed è la cultura uno degli elementi che maggiormente ne caratterizza le capacità di attrazione di persone e di investimenti.

La ricostruzione nei numeri dell'offerta culturale di

⁴ In Allegato (Tabella 6.16) sono riportati i dati relativi al riciclaggio di rifiuti per tipologia nelle città metropolitane nel 2006, suddivisi per umido, carta, vetro, plastica, legno, metallo.

un centro urbano è un esercizio complesso data l'eterogeneità dei fattori che la compongono, che vanno dal patrimonio culturale, di natura pubblica e privata, allo spettacolo dal vivo, agli eventi periodici ed occasionali, ecc. *Mutatis mutandis*, lo stesso può dirsi per la domanda, che risulta accessibile e quantificabile solo rispetto ad alcune categorie specifiche di servizi culturali a pagamento, mentre sfugge interamente la domanda della maggior parte dei servizi gratuiti e di tutta quella costellazione di associazioni e imprese legate al mondo della cultura che oggi offrono servizi culturali "dell'ultimo miglio", ovvero vicini alle abitazioni dei cittadini.

È poi utile ai fini del miglioramento della qualità urbana non solo conoscere la dimensione e la tipologia dell'offerta culturale ma anche poter tracciarne la rete all'interno della città descrivendone aspetti quantitative e qualitativi.

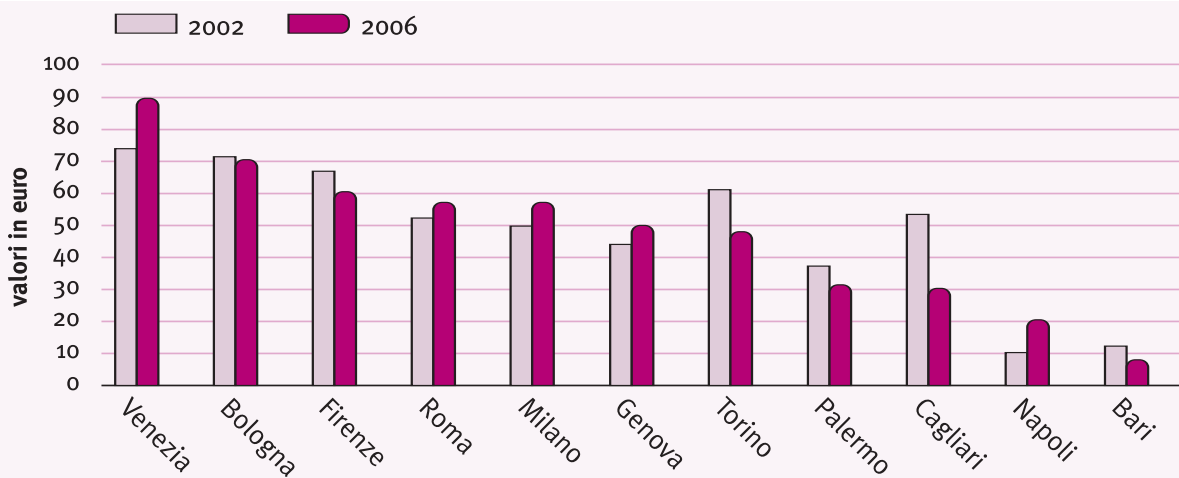
Rispetto ai dati oggi disponibili il Rapporto esamina, innanzitutto, la dinamica della spesa corrente (per abitante) relativa alla cultura e al patrimonio culturale nelle città metropolitane negli anni 2002 e 2006 (Grafico 6.9). Complessivamente la spesa per cultura è cresciuta nel periodo di riferimento, ma tale incremento si distribuisce in maniera difforme nelle diverse città: Venezia ha registrato l'incremento più rilevante raggiungendo nel 2006 gli 89 euro di spesa corrente per abitante, seguono Napoli che ha registrato una variazione da 11 a 20 euro per abitante (con un incremento del 75%) e Genova che è passata da 44 a 50 euro.

In termini di spesa pro capite Bologna è la seconda città che investe in cultura, destinando 71 euro per abitante, dato rimasto invariato nell'arco temporale considerato. Seguono Firenze (dove si è registrato un calo tra il 2002 e il 2006), Roma, Milano e Genova con valori che si attestano oltre i 50 euro. Le città del sud sono contrassegnate da una rilevante riduzione dell'investimento in cultura che in parte contribuisce a ridurre l'attrattività in termini di opportunità di business e di cervelli dei centri urbani meridionali e ne condiziona forse anche le opportunità di sviluppo. Bari ha una spesa pro capite 9 volte inferiore a quella di Venezia, mentre quella di Palermo è pari alla metà di quella di Firenze.

Nella Tabella 6.3 sono riportati il numero di musei, monumenti ed aree archeologiche statali presenti nelle province delle 10 città⁵ nel periodo 2000-2007 (si tratta di un dato incompleto perché non sono

⁵ Non sono disponibili i dati per la città di Palermo: le Soprintendenze BBCCAA delle città siciliane dipendono dall'Assessorato Beni Culturali, Ambientali e Pubblica Istruzione della Regione Siciliana.

Grafico 6.9 Spesa corrente per abitante relativa alla cultura ed ai beni culturali, euro, 2002, 2006



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Atlante Statistico dei Comuni", Istat (2006) e IFEL su dati Ministero dell' Interno

disponibili le informazioni sui musei delle Regioni e degli EE.LL e su quelli privati). Anche in questo caso, come già in precedenza, nel testo si farà comunque riferimento alle città perché è in queste ultime che si concentra il fenomeno oggetto dell'analisi. Sulla base di tali dati, diminuisce la quota di musei, monumenti ed aree archeologiche statali nelle città rispetto al resto del Paese, dal 41,3% del 2000 al 38,3% del 2007. Il secondo dato che emerge è la distanza di Firenze, Roma e Napoli rispetto alle

altre città. Rispetto al numero di visitatori (Tabella 6.17 in Allegato), sono le città metropolitane che assorbono la maggior parte della domanda: nei musei di questi 10 centri urbani si concentra il 67,8% dei visitatori complessivi. Tale dato va letto tenendo conto che il visitatore prevalente nei musei è il turista, ed allora trova giustificazione il distacco tra tali centri urbani ed il resto d'Italia.

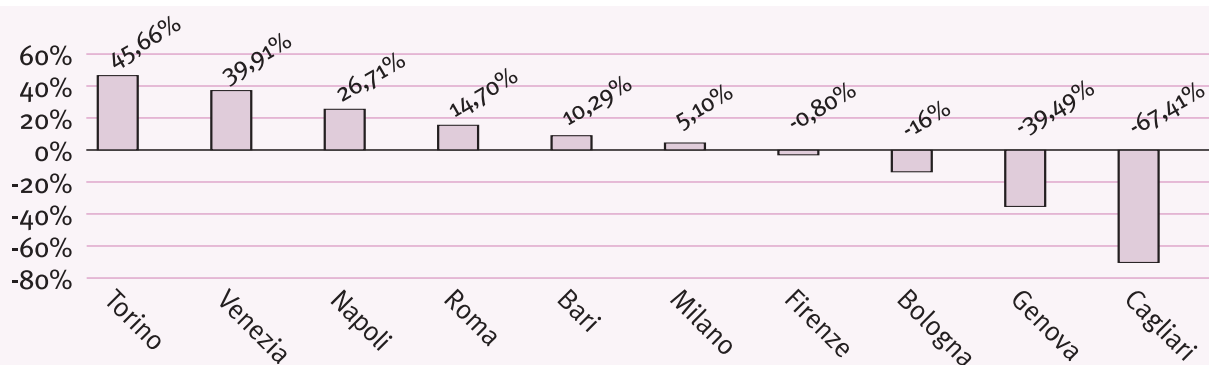
Le variazioni percentuali nell'arco temporale 2000 -

Tabella 6.3 Numero di musei, monumenti e aree archeologiche statali, 2000-2007

	2000	2002	2004	2006	2007
Torino	10	10	10	11	11
Milano	3	3	3	4	4
Genova	3	3	3	3	3
Venezia	8	8	8	8	8
Bologna	2	2	2	2	2
Firenze	28	27	26	25	25
Roma	60	61	62	60	61
Napoli	28	28	29	29	26
Bari	9	9	9	9	9
Palermo	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Cagliari	6	6	6	3	4
Tot. Italia	380	392	402	402	400
Quota 11città/Italia	41,3%	40,1%	39,3%	38,6%	38,3%

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Visitatori e introiti di Musei, Monumenti e Aree Archeologiche Statali", Ministero per i beni e le attività culturali (2008)

Grafico 6.10 Numero di visitatori (paganti e non paganti), variazione % 2000 - 2007

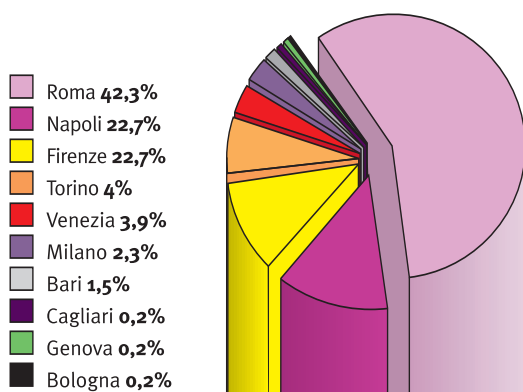


Fonte: elaborazione Cittalia su "Visitatori e introiti di Musei, Monumenti e Aree Archeologiche Statali", Ministero per i beni e le attività culturali (2008)

2007 del numero dei visitatori (Grafico 6.10) mostrano come sia Torino la città con l'incremento maggiore, pari al 45,66%. Al secondo e al terzo posto si trovano Venezia (39,91%) e Napoli (26,71%). All'opposto Bologna, Genova e Cagliari che fanno segnare decrementi consistenti.

Limitando l'analisi al 2007, il Grafico 6.11 evidenzia il ruolo di protagonista delle città di Roma, Napoli e Firenze che da sole attirano l'88% dei visitatori tra le città metropolitane. Al primo posto si trova Roma con 9.875.222 visitatori. Seguono Napoli e Firenze rispettivamente con 5.304.789 e 5.300.283

Grafico 6.11 Numero di visitatori (paganti e non paganti) nei musei, monumenti e aree archeologiche statali nel 2007



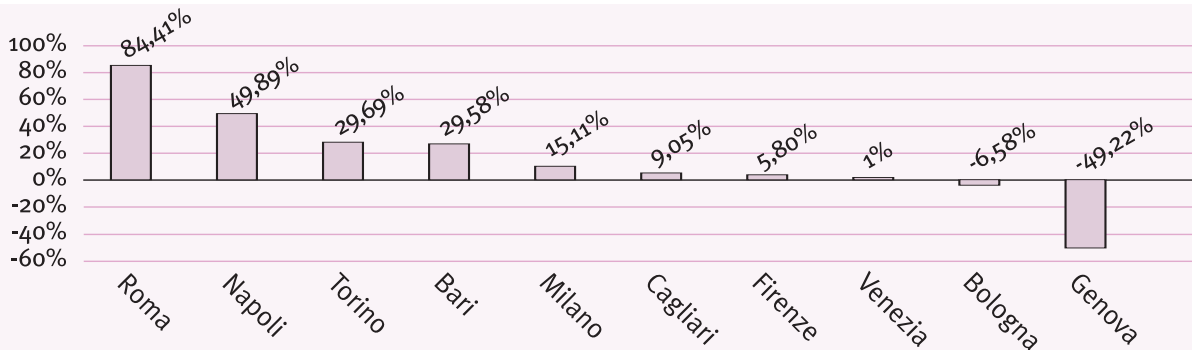
Fonte: elaborazione Cittalia su "Visitatori e introiti di Musei, Monumenti e Aree Archeologiche Statali", Ministero per i beni e le attività culturali (2008)

visitatori. Anche relativamente all'ammontare degli introiti che derivano dalle visite nei musei si evidenzia il ruolo di primissimo piano delle 10 città metropolitane oggetto del presente Rapporto nel contesto nazionale (Tabella 6.18 in Allegato).

Nel 2007 oltre il 90% degli introiti derivanti dalla vendita di biglietti per l'accesso ai musei sono stati realizzati nelle 10 città oggetto dell'analisi. Per quanto riguarda le variazioni percentuali degli introiti nel periodo 2000-2007 (Grafico 6.12), Roma e Napoli si confermano tra le città più dinamiche, facendo registrare incrementi rispettivamente pari a +84,41% e +49,89%. L'andamento negativo di Bologna e Genova riflette evidentemente i dati sul numero di visitatori analizzati in precedenza. In valori assoluti, nel 2007, Roma si conferma la prima meta turistica in Italia con oltre 40 milioni di euro di incassi (Grafico 6.33 e Tabella 6.18 in Allegato). Seguono a distanza Napoli con oltre 25 milioni di euro e Firenze che fa registrare entrate pari a circa 22 milioni di euro.

Sono stati inoltre presi in esame i dati relativi alle biblioteche pubbliche statali con riferimento alla consistenza del materiale, consultazioni, prestiti e personale impiegato, nelle province delle città metropolitane nel 2006 (Tabella 6.19 in Allegato). L'importanza delle province metropolitane rispetto al resto del Paese si desume dal rapporto province/Italia e che indica che il 60% dei volumi e il 76% del personale si trovano nelle 10 province prese in considerazione. In termini di consistenza di volumi complessivi è Firenze ad occupare la prima posizione seguita da Roma, Napoli e Venezia. Anche in relazione ai prestiti ed al numero del personale Firenze, Roma e Napoli si dividono le prime tre posizioni.

Grafico 6.12 Introiti realizzati attraverso i biglietti di accesso nei musei, variazione % 2000-2007



Fonte: elaborazione Cittalia su "Visitatori e introiti di Musei, Monumenti e Aree Archeologiche Statali", Ministero per i beni e le attività culturali (2008)

Tabella 6.4 Spesa corrente per abitante per biblioteche, musei e pinacoteche, euro, 2006

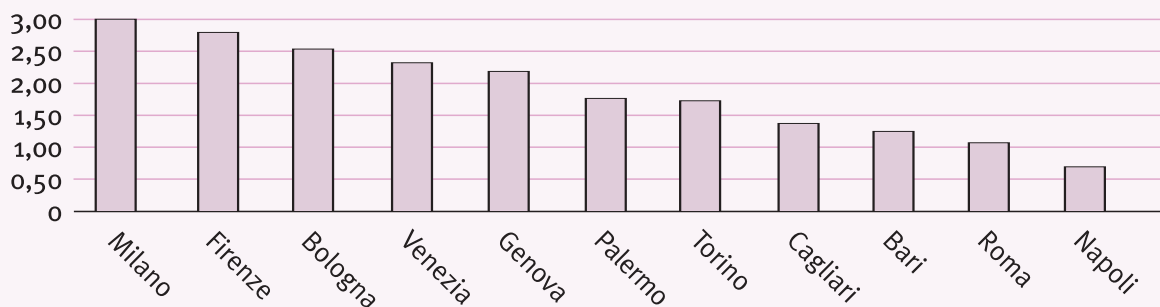
Spesa per abitante (€)

Bologna	50,79
Milano	35,34
Genova	31,64
Venezia	31,31
Torino	24,47
Roma	23,79
Firenze	23,23
Cagliari	14,52
Napoli	7,46
Palermo	4,34
Bari	nd

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Per quanto riguarda la spesa corrente delle città metropolitane per biblioteche, musei e pinacoteche per abitante (Tabella 6.4), Bologna mostra una spesa decisamente superiore alle altre, con circa 51 euro. Seguono le altre città del nord, Milano, Genova e Venezia tra i 30 e 35 euro per abitante, seguite da Torino, Roma e Firenze che spendono circa 24 euro per abitante. Molto staccate le città del sud, che spendono meno di 15 euro per abitante. Se poi si analizzano i dati relativi alle sale cinematografiche delle città in termini di numero di posti disponibili, emerge dalla Tabella 6.20 in Allegato una eterogeneità in termini di peso delle città rispetto alle rispettive regioni. A Roma (probabilmente anche in funzione della sua estensione) si trovano il 50% di posti di tutte le sale cinematografiche laziali. Seguono Milano e Genova, in cui si trovano il 44% delle disponibilità di posti regionali. Venezia, Bologna e Bari mostrano, invece, un ruolo non di primo piano rispetto alle relative regioni.

Grafico 6.13 Numero di posti nelle sale cinematografiche ogni 100 abitanti in ordine decrescente, 2008



Fonte: elaborazione Cittalia su dati Ministero per i Beni e le Attività Culturali (2008)

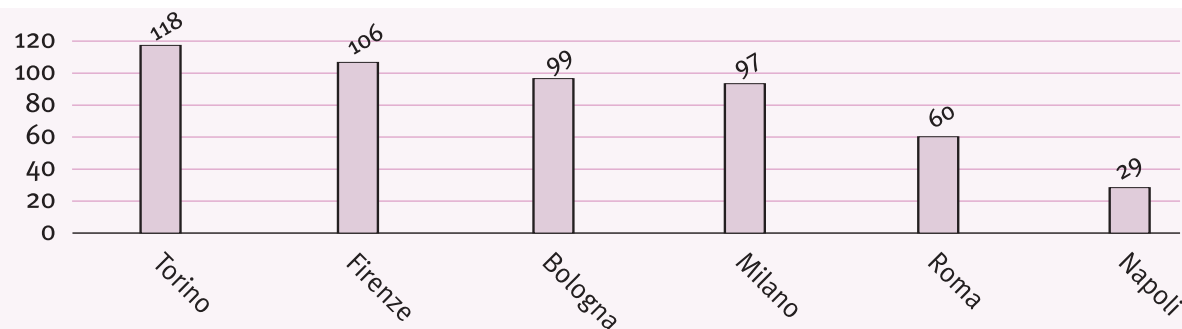
Misurato in termini percentuali, in termini di numero di posti nelle sale cinematografiche ogni 100 abitanti, Milano, Firenze, Bologna, Venezia e Genova hanno oltre 2 posti ogni 100 abitanti (Grafico 6.13). Nelle ultime posizioni si trovano Bari, Roma e Napoli.

Infine, solo per le sei maggiori città sono disponibili i dati SIAE sulle attività culturali⁶ relativi al primo semestre 2007 (nelle Tabelle da 6.21 a 6.26 in Allegato sono disponibili i dati delle singole città). Il dato prodotto dalla SIAE sul volume di affari delle attività culturali per abitante prodotto nelle città metropolitane nel primo semestre 2007

6) Per attività culturali si intendono: teatro, concerti, sport, ballo, spettacolo itinerante, mostre ed esposizioni, altre manifestazioni all'aperto.

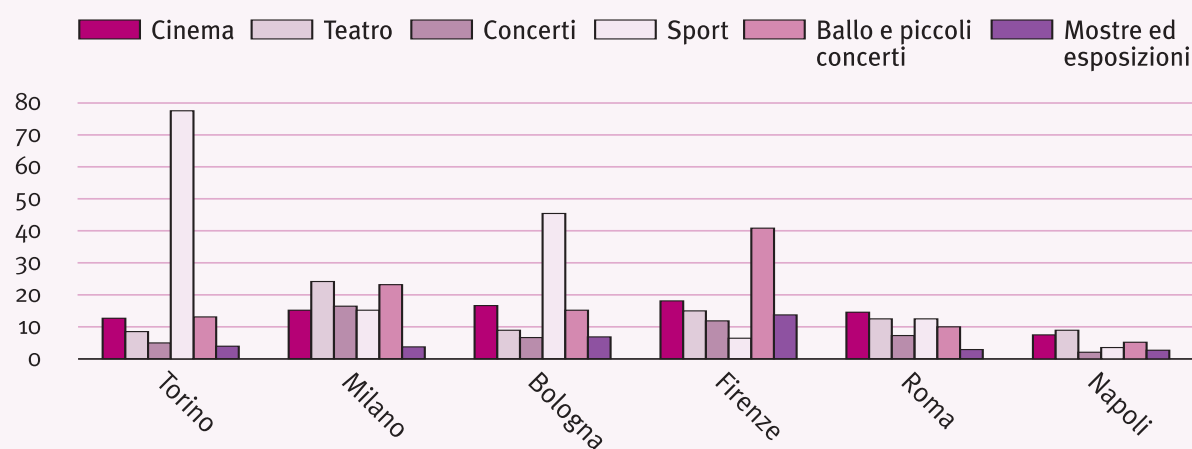
(Grafico 6.14) evidenzia come Torino sia la città in cui è maggiore la domanda di cultura con 118 euro per abitante, seguita da Firenze (106 euro), Bologna (99 euro), e Milano (97 euro). Più bassi i valori di Roma (60 euro) e Napoli (29). Esaminando nel dettaglio il volume di affari per abitante per tipologia di attività culturali in queste 6 città (Grafico 6.15), si rileva una certa eterogeneità tra le maggiori città. Torino, Bologna, ed in misura minore Roma, sono le grandi città in cui il volume d'affari legato alle attività sportive è maggiore. Nel caso di Torino bisogna però tenere conto delle Olimpiadi Invernali svoltesi nel capoluogo piemontese nel 2006. A Milano e Napoli è il teatro ad accentrare il maggiore volume di affari. Mentre per Firenze il ballo e piccoli concerti risultano l'attività culturale predominante.

Grafico 6. 14 Volume di affari per attività culturali, euro per abitante, I semestre 2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "L'attività di spettacolo", SIAE (2008)

Grafico 6. 15 Volume di affari per tipologia di attività culturali, euro per abitante, I semestre 2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "L'attività di spettacolo", SIAE (2008)

Un sistema integrato di politiche per il buon vivere metropolitano

Il termine *qualità della vita* è variamente inteso ed articolato, intrinseco di numerosi significati culturali, sociali, economici, psicologici, urbanistici; è parola dalle forti capacità evocative e non di univoca interpretazione, così come articolati sono i metodi e gli strumenti di analisi, le aree tematiche in cui declinare il concetto ed il sistema delle variabili da prendere in considerazione per tentare di circoscriverne i confini. Tanto più se si cerca di applicarli all'interno del contesto degli studi urbani.

Un ambito territoriale privilegiato dal punto di vista dei fenomeni legati alla qualità della vita è stata da sempre la città. Per analizzare quali siano i problemi della qualità della vita nei contesti urbani potrebbe essere utile analizzare le evoluzioni e le contraddizioni che caratterizzano i moderni contesti urbani⁷ e dall'altro capire quale sia il senso globale delle trasformazioni sociali in corso nelle grandi metropoli.

Quando si parla di qualità di vita, si fa comunemente riferimento ad uno spazio vissuto, un luogo, un'area, più frequentemente ad una città. Città intese come insieme di vincoli e opportunità, di ordine privato e pubblico, la cui qualità, in termini di vivibilità, è realizzata da una buona combinazione di risorse materiali e non, di aspetti oggettivi e soggettivi, di scelte pubbliche e di individuazione di bisogni e comportamenti di consumo urbano coerenti che appartengono ai diversi gruppi di city-user.

Chiedersi dove si vive meglio non è più soltanto argomento da opinione pubblica o conversazione

⁷ L. Fusco Girard, "The city between conflicts, contradictions and projects", ACE (Architecture, City, Environment) vol.1, núm. 1, 2006.

informale in cui emergono aggettivi più o meno identificativi, positivi o negativi, di come è percepita la qualità del quotidiano consumo urbano. Gli elementi, le caratteristiche, le categorie di servizi che definiscono la qualità di vita in un'area urbana oggi sono, pertanto, molteplici e fortemente legate al contesto socio-economico di riferimento. Per citarne alcuni: i servizi di base sono presenti e funzionano in maniera efficiente ed efficace (accessibilità); le famiglie godono di una buona condizione socioeconomica e possono contare su servizi alla persona a carattere collettivo; sono diffuse le iniziative culturali o di ricreazione che coinvolgono la popolazione (aspetti collettivi); vengono circoscritte le situazioni di disagio esistenziale ed emarginazione; l'ambiente di contesto è percepito positivamente (aspetti contestuali positivi)⁸.

Chiedersi a cosa si legghi il vivere meglio, potrebbe essere utile a pubblici e privati per individuare i modelli di servizio adatti a rispondere alle esigenze che emergono. I dati oggi ci confermano che welfare, sicurezza, ambiente e cultura sono le componenti fondamentali del paniere del buon vivere urbano. Il tema della vivibilità è oggi questione, importante per i soggetti pubblici e privati che operano in un territorio, a cui dare risposte sempre più definite e precise che presuppongono la realizzazione di adeguate politiche, al fine di gestire gli aspetti positivi e negativi, che fanno di una città un ambiente "a diverso grado di vivibilità". Questo anche perché la qualità di vita di una città diviene oggi una "merce di scambio", una nuova valuta d'acquisto, un bene economico, in quanto variabile di scelta di insediamento, crescita e sviluppo. Ecco allora che la città finisce per funzionare come un ambiente complesso, dove si realizzano al meglio gli scambi tra produzione e cultura, direzionalità e finanza, arte e industria creativa. È proprio la densità di relazioni, assieme all'accesso alle reti multiple di comunicazione, trasporto e informazione che consente lo sviluppo di un tessuto urbano altamente vivibile. In questo senso, per la sovrabbondanza di tali fattori che sono generati dalle relazioni e dalla prossimità, sono soprattutto le grandi aree metropolitane candidate a svolgere un ruolo di traino della nuova economia globale.

⁸ L'Economist Intelligence Unit individua un indice complessivo di qualità della vita, i cui principali indicatori base sono: condizioni di vita materiale (reddito, situazione abitativa, servizi pubblici), salute, vita familiare, vita in comunità (sociale, ricreativa), aspetti ambientali, climatici, geografici; sicurezza, sicurezza sul lavoro; libertà politica; garanzia dei diritti. EIU, Quality-of-life index, 2005.

Le nostre metropoli sono in costante trasformazione, come abbiamo potuto vedere dalle dinamiche legate alla popolazione, e risultano caratterizzate dalla compresenza di diversi city users, di popolazione residente e non residente molto diversificati tra loro. Un problema alla base della difficoltà di determinare politiche pubbliche a vantaggio della qualità della vita dei cittadini è che essi divengono contemporaneamente molte cose: abitanti, pendolari, madri, turisti, lavoratori, negozianti, categorie svantaggiate. I city-user costituiscono, quindi, segmenti di diversa consistenza, provenienza e permanenza in città, in grado di modificarne la cultura, il tessuto sociale e relazionale, l'assetto morfologico urbano nelle sue molteplici componenti. Nello scenario della città del consumo c'è da chiedersi come si definisca il rapporto tra città, istituzioni, e cittadini a partire dal tipo di relazioni che si determinano tra i soggetti, city-users, e lo spazio urbano. Ci sono molti modi di rapportarsi alla città in qualità di consumatori, fruitori dei suoi spazi e opportunità⁹. In relazione ai differenti momenti del consumo urbano, pertanto, il sistema pubblico-amministrativo locale viene direttamente coinvolto nella gestione di un ambiente in cui vivere e produrre è per certi aspetti faticoso, a crescente complessità, e, pertanto, gli si richiede di definire chiari obiettivi di equità e tutela ma anche di sviluppo, attraverso servizi che consentono adeguatamente di attrarre talenti e investimenti e di alimentare processi di rinnovamento costante.

Rispetto alla complessità dei bisogni legati alla fruizione dell'ambiente urbano, l'atteggiamento programmatico del soggetto pubblico non può non considerare ogni politica in relazione all'altra, ponendo l'attenzione, oltre che sulla presenza di una risorsa (in questo caso un servizio della città), soprattutto su come questa sia accessibile e funzioni; come dunque meglio utilizzarla per dare risposta alle necessità dei city-user.

Ma è evidente che se si è contemporaneamente lavoratore, disabile e, ad esempio, un appassionato di teatro o musica classica, i bisogni di servizi sono fortemente differenziati e l'unica via possibile per l'amministrazione per gestire tale complessità è un sistema di policy integrato. In altre parole, la complessità dell'uso urbano comporta la definizione di politiche di governo urbano sistemiche (wel-

9) M. Marcelloni (a cura di), "Questioni della città contemporanea", Franco Angeli (2005). La dimensione analitica del consumo urbano dovrebbe includere tanto il "dove" la fruizione avviene, quanto il "come", al fine di dare risposte attraverso modelli di offerta di spazi/servizi urbani allineati ai bisogni emergenti, singoli/collettivi.

fare, sicurezza, cultura, mobilità e ambiente), che presuppongono complessi sistemi di gestione dei servizi alla collettività.

Come accade per gli stili di vita, che si trasformano a partire dai nuovi bisogni che maturano in relazione a variabili oggettive (economiche, come reddito e tempo, o istituzionali) e soggettive (psicologiche e sociali: percezione, stress, aggregazioni e gruppi di riferimento, ecc.) allo stesso modo muta il concetto di qualità di vita, spostando il significato dalla presenza e distribuzione delle risorse sul territorio alle modalità di accesso ed utilizzo di beni e servizi. Nell'ambito delle politiche di welfare, ad esempio, è sempre più fortemente coinvolta la *urban policy* locale che, attraverso i suoi processi di attuazione, incide, garantisce e tutela proprio l'accesso e la corretta fruizione dei beni e dei servizi di welfare in ambito urbano, sia a livello privato che collettivo. In particolare, è da tener presente che le nuove forme di disuguaglianza sociale sono basate anche sulla diversa accessibilità spazio-temporale e socio-economica alle risorse urbane disponibili. La presenza e l'accessibilità ai servizi di welfare urbano sono legati ai bisogni che emergono dal rapporto fruitore-città, pertanto i decision-maker pubblici in ambito locale assumono un ruolo crescente nella comprensione dei fenomeni di vita legati all'uso urbano e nella restituzione dei servizi adeguati ad affrontare la permanenza nella complessità del territorio-città. Non a caso la questione welfare è oggi al centro delle politiche urbane ad ogni livello e sempre più il nodo delle risorse da investire si sta spostando dal livello centrale a quello locale, più vicino alle esigenze dei cittadini e al partenariato pubblico-privato tipico della sussidiarietà orizzontale¹⁰.

L'aspetto minaccioso della città, la *malaria urbana*¹¹, si ripresenta sotto molte forme che si chiamano inquinamento, congestione, malessere sociale, criminalità, violenza individuale e conflitto sociale. Livelli eccessivi di inquinamento dell'aria, difficoltà a trovare casa per le diverse popolazioni urbane (studenti, giovani, anziani, immigrati), traffico congestionato, mancanza di spazi verdi e di luoghi di incontro confortevoli, barriere allo sviluppo delle iniziative imprenditoriali, artistiche e culturali, crescita delle disuguaglianze, sono gli ostacoli che oggi gli amministratori si trovano maggiormente a dover fronteggiare.

10) R. Galdini "Reinventare la città. Strategie di rigenerazione urbana in Italia e in Germania", Franco Angeli (2008).

11) G. Berlinguer "Malaria urbana. Patologia delle metropoli", Feltrinelli (1982).

In quest'ottica, si può considerare la qualità della vita urbana quale frutto della combinazione di più indicatori riguardanti tre dimensioni: le *possibilità oggettive* dei soggetti (in termini di reddito e tempo sociale disponibili); la *condizione personale* soggettiva (stato d'animo, qualità delle relazioni e del lavoro); l'*ambiente* (inteso come l'ambiente generale in cui si vive ed in termini di disponibilità di servizi di carattere pubblico)¹².

Il sistema pubblico ha un impatto, diversamente inteso in termini di incidenza, su ognuna delle sfere riportate. In particolare nell'ultima rientrano i sistemi di politiche che abbiamo discusso nel capitolo, come la disponibilità di servizi di base in tema di sanità e assistenza sociale, ambiente, sicurezza pubblica, istruzione ma anche la capacità del sistema pubblico di creare facile accesso alle risorse culturali o più in generale di *entertainment*. Dall'idea di benessere che emerge, se osserviamo la distribuzione delle risorse sul territorio e tra i diversi soggetti che lo abitano, le *urban policy* sono, o dovrebbero essere oggi, maggiormente orientate all'individuazione degli strumenti e delle condizioni che facilitano o rendono meno problematico l'accesso e l'utilizzo delle risorse stesse¹³.

La città inclusiva per la lotta alle vecchie e nuove povertà. Il futuro delle città è fortemente legato alle politiche che si mettono in campo in materia di vecchie e nuove povertà. La storia di molte città del mondo mostra come, in assenza di forti politiche di inclusione, il crescere delle aree della marginalità e della povertà estrema tende a ridisegnare le stesse aree urbane, con la nascita di enclaves mono-culturali e mono-etniche, con un allontanamento dei cittadini dagli spazi pubblici, la creazione di condomini protetti, di *guard-gated communities* di fatto sempre più estranee al tessuto urbano locale.

Le città si sono dimostrate grandi catalizzatrici della povertà estrema che si presentano come una patologia sociale con caratteristiche strutturali. Una patologia che non affligge solo coloro che direttamente vivono una condizione di deprivazione, ma che incide complessivamente sulla coesio-

12) G. Nuvolati *La Qualità della vita delle città, Metodi e risultati delle ricerche comparative*, Dipartimento di sociologia e ricerca sociale, Università Milano Bicocca, Milano (2006).

13) A. Sen, *Commodities and Capabilities*, Amsterdam, North-Holland, (1985). L'espressione Capabilities intende la possibilità di acquisire funzionamenti di rilievo, ossia la libertà di scegliere fra una serie di opportunità: "nella misura in cui i funzionamenti costituiscono lo star bene, le capacità rappresentano la libertà individuale di acquisire lo star bene".

ne sociale del tessuto urbano, ne condiziona e ne ostacola lo sviluppo.

Allo stesso tempo, come visto nei capitoli precedenti, le città sono anche luoghi di moltiplicazione delle risorse civiche e di produzione di capitale sociale. Sono le città i luoghi dove si anticipano e si moltiplicano i cambiamenti (demografici, economici, politici, epidemiologici e sociali) che riguardano lo sviluppo umano nel suo complesso. Proprio nelle città vanno, dunque, ricercate le risorse per promuovere politiche di welfare capaci di favorire l'inclusione sociale e la lotta alla povertà.

Le città europee hanno una lunga tradizione di impegno in questo senso; la crescita del capitale sociale di una comunità cittadina è fortemente legata alla sua capacità di tenuta rispetto ai conflitti e alle lacerazioni derivanti dalle condizioni di povertà e di marginalità estrema. Non va dimenticato, infatti, che a vivere in queste condizioni sono spesso persone comuni, fino a poco tempo prima inserite nell'ambiente socio-culturale cittadino, e che per un evento imprevisto (una separazione difficile, la perdita del lavoro, un investimento sbagliato, l'insorgere di una malattia, ecc.) precipitano in una situazione di disagio dalla quale hanno difficoltà a venir fuori. Persone che in misura maggiore o minore rappresentano, quindi, parte del capitale sociale locale e la cui marginalizzazione prolungata finisce per aumentare l'impoverimento stesso della città.

La città impaurita tra ansie, percezioni e degrado sociale. Nell'opinione pubblica aumenta la percezione di insicurezza, mentre negli ultimi anni la curva della criminalità - anche secondo i dati dei reati riportati nel capitolo - è più o meno stabile; questo è vero non solo in molte città italiane ma anche in molte capitali europee¹⁴. Ciò che si va affermando è un senso diffuso di paura, quasi impotenza, di fronte a fenomeni verso i quali ci si sente disarmati: ganghismo giovanile, reati predatori, criminalità organizzata, fino ad arrivare ad un sentimento esteso di degrado sociale all'interno del quale si finisce per far ricadere tutti i timori del proprio vivere quotidiano¹⁵.

Un concetto di degrado che comprende sia i segni di disordine fisico che sociale. I primi quali aspetti permanenti e duraturi dell'ambiente in cui si vive e che prendono la forma principalmente di azioni di van-

14) Eurostat, "Crime and Criminal Justice", Statistic in focus 19/2008. Population and social condition.

15) G. Amendola (a cura di), "Città, Criminalità, Paure. Sessanta parole chiave per capire e affrontare l'insicurezza urbana". Liguori Editore (2008).

dalismo contro il bene pubblico e/o privato, (ovvero segnali di degrado urbano). I secondi interessano eventi o specifiche attività legati ai comportamenti di alcune categorie di persone che possono essere potenzialmente pericolosi o fastidiosi per chi vive nella medesima area urbana (ubriachezza, prostituzione, accattonaggio, etc.).

Per intervenire su questi temi, le politiche esclusivamente legate alla sicurezza e all'ordine pubblico sembrano non bastare più¹⁶.

Una strada possibile è quella di un recupero della *collective efficacy*¹⁷, una sorta di riedizione aggiornata della partecipazione degli anni '70, capace di fare arretrare i comportamenti di disordine e di dissonanza cognitiva alimentati dalla disgregazione sociale degli ultimi anni. Una partecipazione basata su un mix di politiche pubbliche fatte di quattro "esse": Sociale / Scuola / Sanità e certamente Sicurezza che, sviluppate in maniera coordinata e condivisa, possono supportare quella spinta sociale che induce i membri di una stessa comunità a desiderare di porre in atto azioni collettive e individuali etiche, coerenti e costruttive.

La città illuminata: verso la connettività

socio-culturale. Lo spazio urbano come stratificazione di conoscenze, di rapporti, di identità, rappresenta il tema storico della città cosmopolita e della dimensione policulturale. La città crocevia di diversità architettoniche, di più lingue parlate, di saperi differenti, di comunità straniere, di luoghi, in una parola, del valore della commistione delle culture del mondo. Tutti questi elementi convergono oggi in una maggiore o minore connettività socio-culturale - intesa come facilità di accesso a pubblicazioni e fonti d'informazione nazionali e internazionali, offerta culturale, disponibilità di spazi di incontro e confronto - che trasforma le città metropolitane in ambienti più o meno vivaci e stimolanti.

Agire, quindi, sulla connettività socio-culturale significa operare in maniera strategica su quei fattori che consentono ai city user di godere della

16) L'Italia è il Paese al mondo con la più alta densità di poliziotti per abitante. Ci sono circa 323.000 tra poliziotti, carabinieri e guardie di finanza; centomila più che in Germania, Paese che ha oltre 80 milioni di abitanti. The Eighth United Nations Survey on Crime Trends and the Operations of Criminal Justice Systems (2002), United Nations Office on Drugs and Crime, Centre for International Crime Prevention.

17) R. Putnam *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. Princeton University Press: Princeton, (2003).

città illuminata, in un ambiente aperto e dinamico e non delimitato agli aspetti meramente lavorativi o professionali. Arricchire la città di eventi culturali, concerti, manifestazioni sportive, spettacoli, mostre piuttosto che di punti wireless equivale ad accrescerne gli elementi di vivibilità e fruibilità. Le città metropolitane sembrano andare in questa direzione attingendo anche al quel grande patrimonio di culture della città plurale¹⁸ a cui fanno da sfondo politiche pubbliche capaci di moltiplicare i punti di aggregazione e di dialogo.

18) AA.VV., *La città plurale. Trasformazioni urbane e servizi interculturali*, Editore: EMI 01/2006

Allegato

Tabella 6. 5 Spesa dell'amministrazione del Comune di Torino per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	38.136.387	16	42
strutture residenziali di ricovero per anziani	26.877.249	11	30
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	180.420.824	74	200
spesa sociale complessiva	245.434.460	100	373

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Tabella 6. 6 Spesa dell'amministrazione del Comune di Milano per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	150.704.636	41	116
strutture residenziali di ricovero per anziani	65.894.051	18	51
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	153.349.092	41	118
spesa sociale complessiva	369.947.779	100	284

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Tabella 6.7 Spesa dell'amministrazione del Comune di Genova per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	37.796.434	49	61
strutture residenziali di ricovero per anziani	824.931	1	1
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	39.142.390	50	64
spesa sociale complessiva	77.763.755	100	126

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Tabella 6.8 Spesa dell'amministrazione del Comune di Venezia per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	21.979.816	32	82
strutture residenziali di ricovero per anziani	2.021.626	3	8
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	44.743.088	65	166
spesa sociale complessiva	68.744.530	100	256

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Tabella 6.9 Spesa dell'amministrazione del Comune di Bologna per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	33.537.712	41	90
strutture residenziali di ricovero per anziani	n.d.	n.d.	n.d.
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	47.872.458	59	128
spesa sociale complessiva	81.410.170	100	218

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Tabella 6. 10 Spesa dell'amministrazione del Comune di Firenze per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	28.947.038	40	79
strutture residenziali di ricovero per anziani	12.322.617	17	34
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	31.027.864	43	85
spesa sociale complessiva	72.297.519	100	198

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Tabella 6. 11 Spesa dell'amministrazione del Comune di Roma per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	214.677.250	59,9	79,3
strutture residenziali di ricovero per anziani	425.792	0,1	0,2
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	143.098.743	39,9	52,9
spesa sociale complessiva	358.201.785	100	132

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Tabella 6. 12 Spesa dell'amministrazione del Comune di Napoli per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	44.438.099	36,1	44,4
strutture residenziali di ricovero per anziani	174.649	0,1	0,2
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	78.611.914	63,8	78,6
spesa sociale complessiva	123.224.662	100	123

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Tabella 6. 13 Spesa dell'amministrazione del Comune di Bari per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	13.587.189	35	43
strutture residenziali di ricovero per anziani	1.604.646	4	5
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	24.074.515	61	77
spesa sociale complessiva	39.266.350	100	125

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Tabella 6. 14 Spesa dell'amministrazione del Comune di Palermo per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	25.692.075	27	38
strutture residenziali di ricovero per anziani	6.897.705	7	10
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	63.498.216	66	93
spesa sociale complessiva	96.087.996	100	141

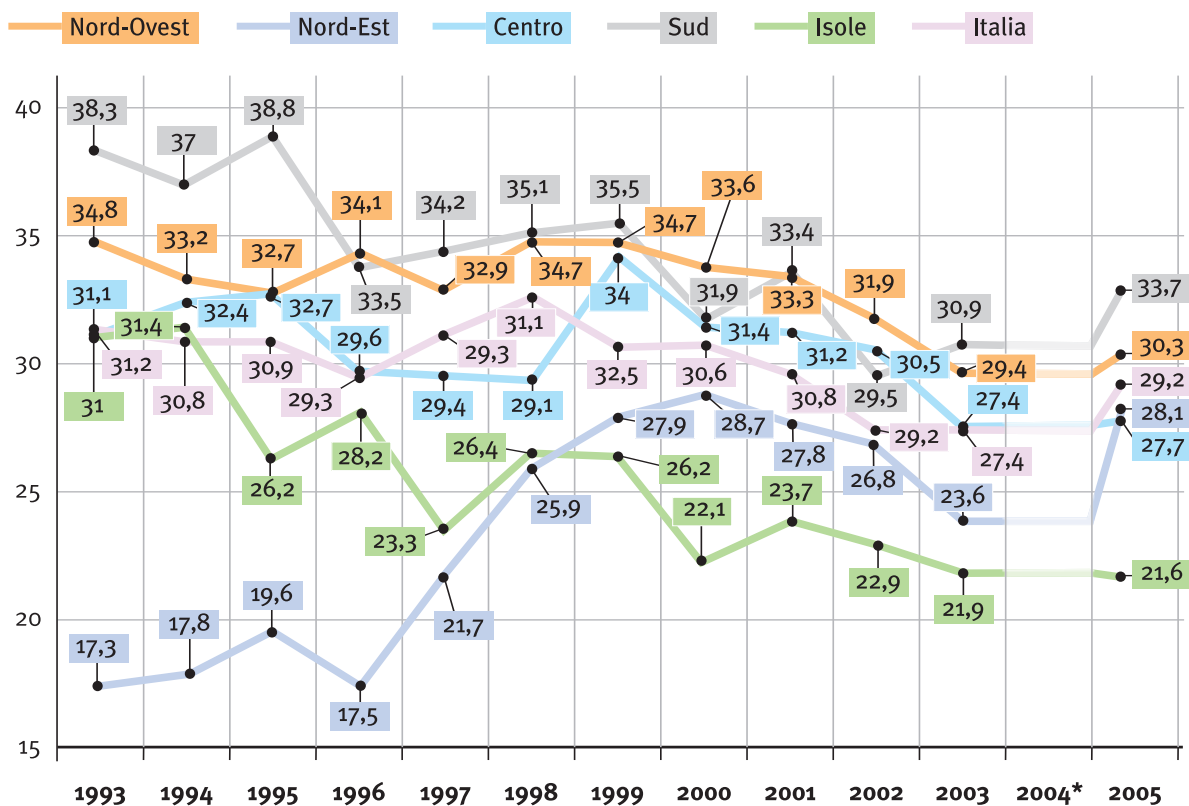
Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Tabella 6. 15 Spesa dell'amministrazione del Comune di Cagliari per i servizi sociali, euro, 2006

servizi	valori assoluti	% sul tot. spesa sociale	spesa sociale per abitante (€)
asili nido, servizi per l'infanzia, e per i minori	5.986.520	22	38
strutture residenziali di ricovero per anziani	2.871.848	10	18
assistenza, beneficenza pubblica, e servizi diversi alla persona	18.845.316	68	118
spesa sociale complessiva	27.703.684	100	174

Fonte: elaborazione IFEL su dati Ministero dell' Interno (2008)

Grafico 6.16 Famiglie che considerano la zona in cui vivono molto o abbastanza a rischio di criminalità a seconda della zona del Paese per 100 famiglie della stessa zona; Italia, 1993-2005



(*) Non è disponibile il dato 2004

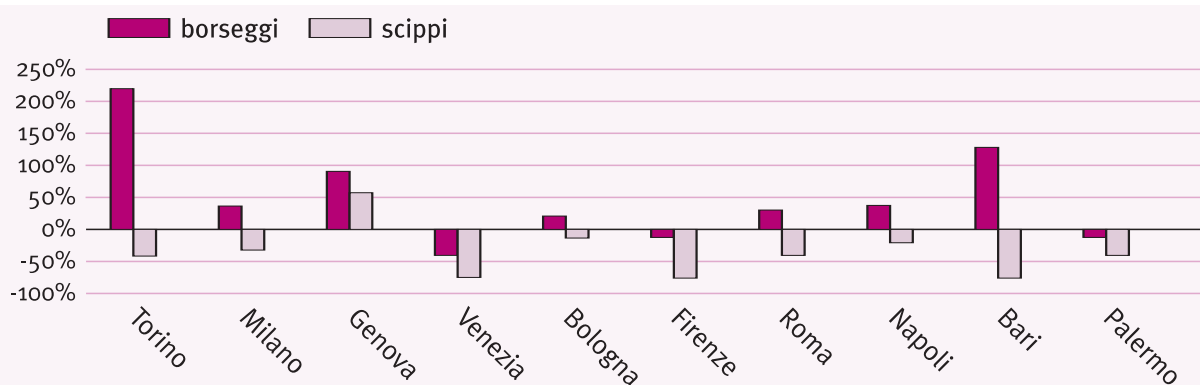
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

Grafico 6.17 Numero reati in rapporto agli abitanti in ordine decrescente rispetto ai valori 2006, 1996, 2001 e 2006



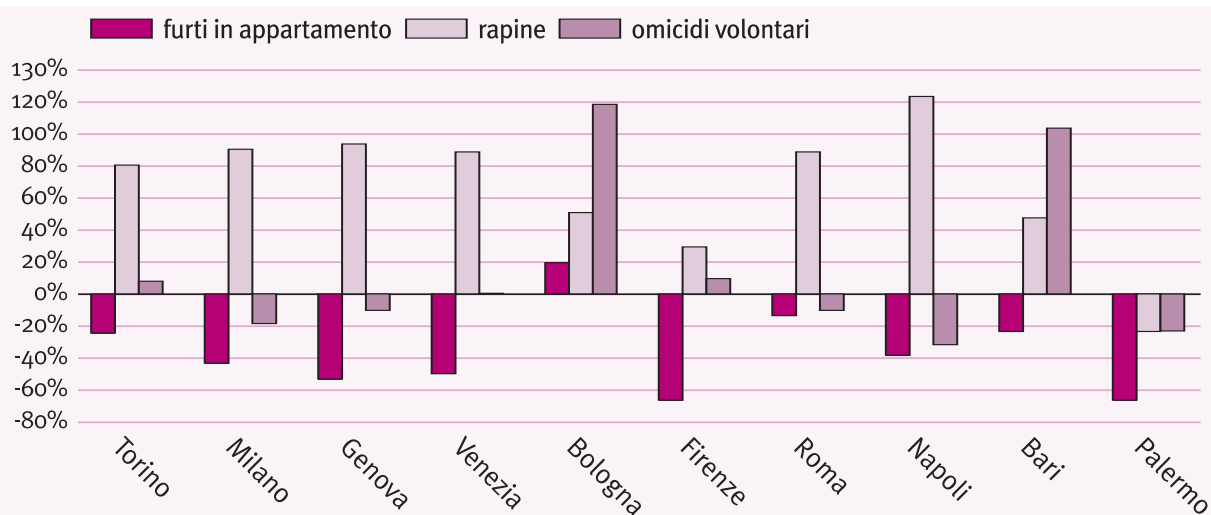
Fonte: elaborazione su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

Grafico 6.18 Variazione % 1996-2006 di borseggi e scippi in rapporto agli abitanti



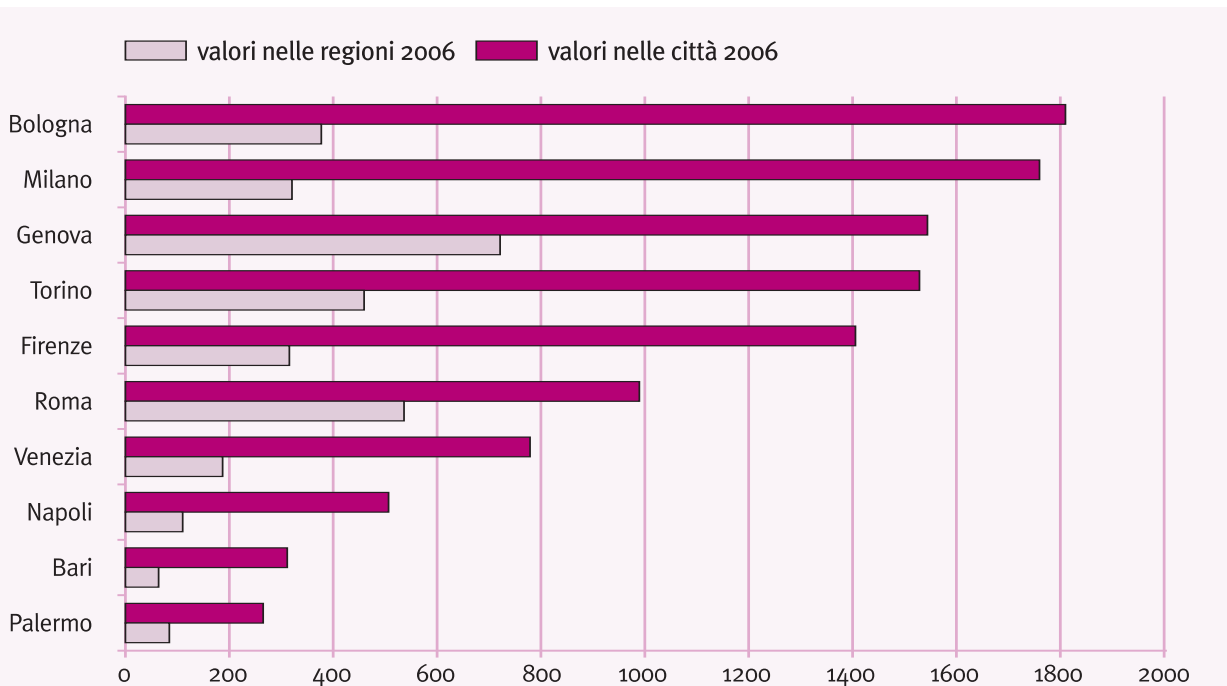
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

Grafico 6.19 Variazioni % 1996-2006 di furti in appartamento, rapine e omicidi volontari in rapporto agli abitanti



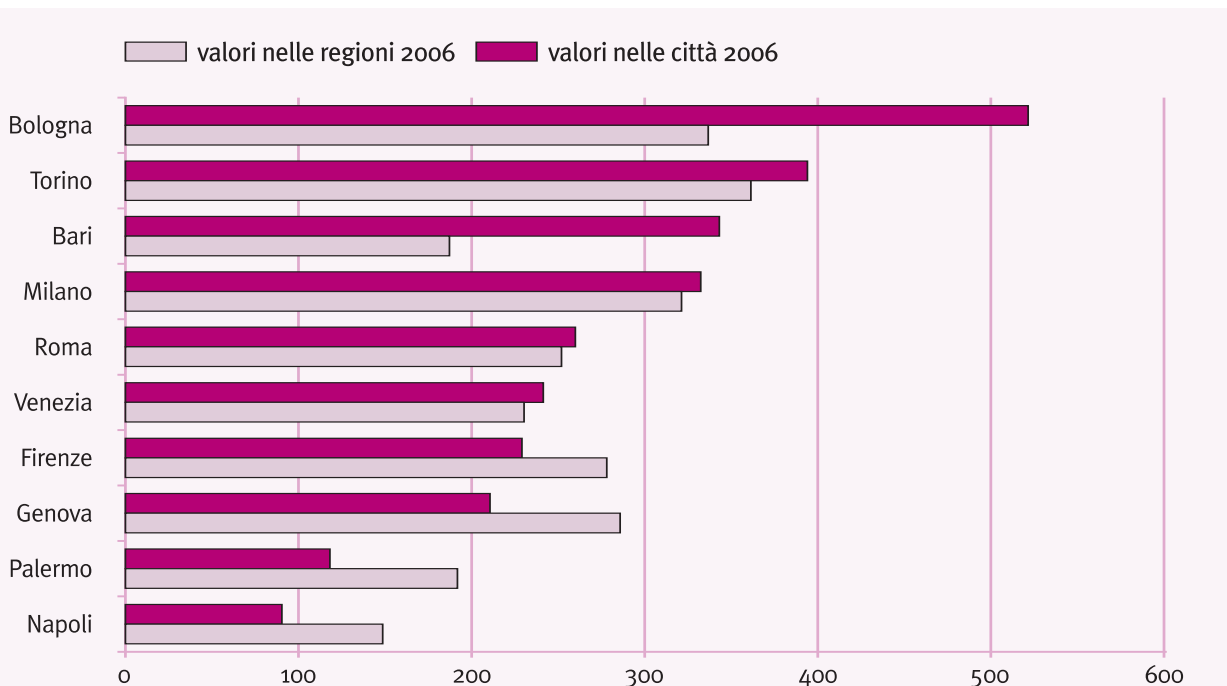
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

Grafico 6. 20 Borseggi denunciati all'A.G. dalle Forze di polizia, nelle città metropolitane e nelle relative regioni ogni 100.000 abitanti, ordinati in modo decrescente secondo i valori del 2006, 2006



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

Grafico 6. 21 Furti in appartamento denunciati all'A.G. dalle Forze di polizia, nelle città metropolitane e nelle relative regioni ogni 100.000 abitanti, ordinati in modo decrescente secondo i valori del 2006, 2006



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

Grafico 6. 22 Scippi denunciati all'A.G. dalle Forze di polizia, nelle città metropolitane e nelle relative regioni ogni 100.000 abitanti, ordinati in modo decrescente secondo i valori del 2006, 2006

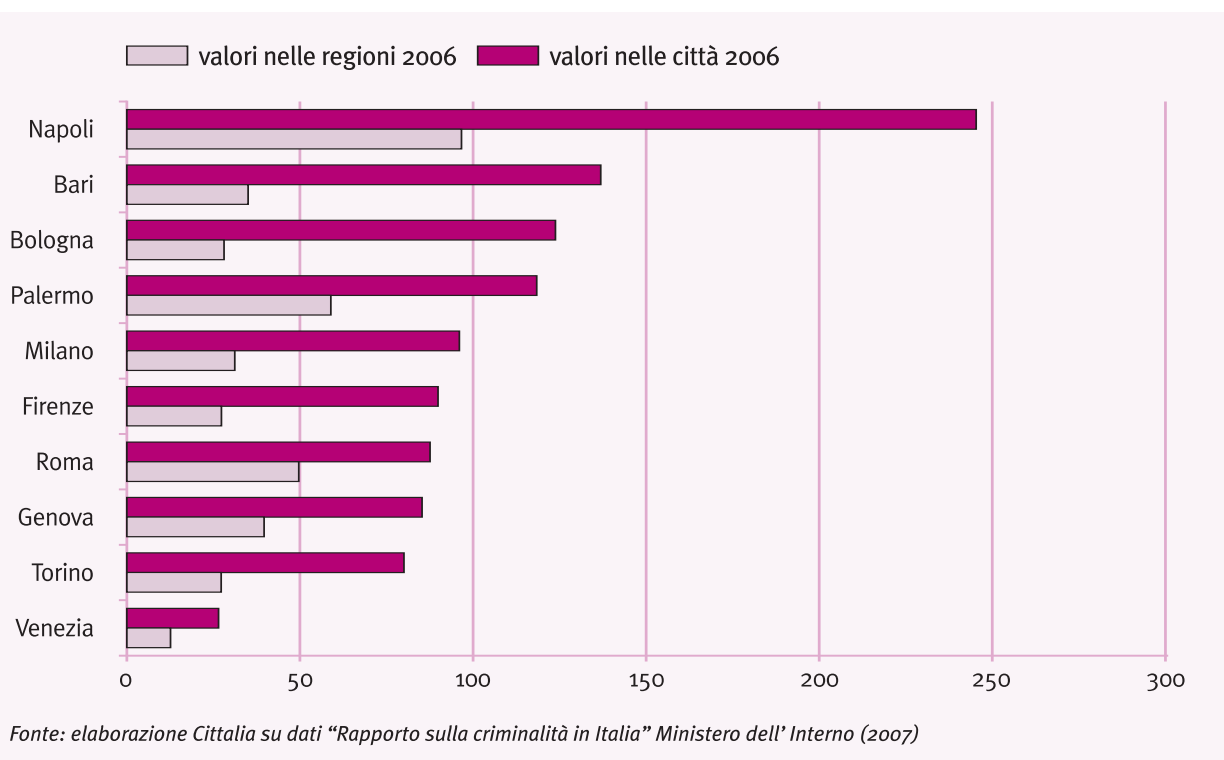


Grafico 6. 23 Rapine denunciate all'A.G. dalle Forze di polizia, nelle città metropolitane e nelle relative regioni ogni 100.000 abitanti, ordinati in modo decrescente secondo i valori del 2006, 2006

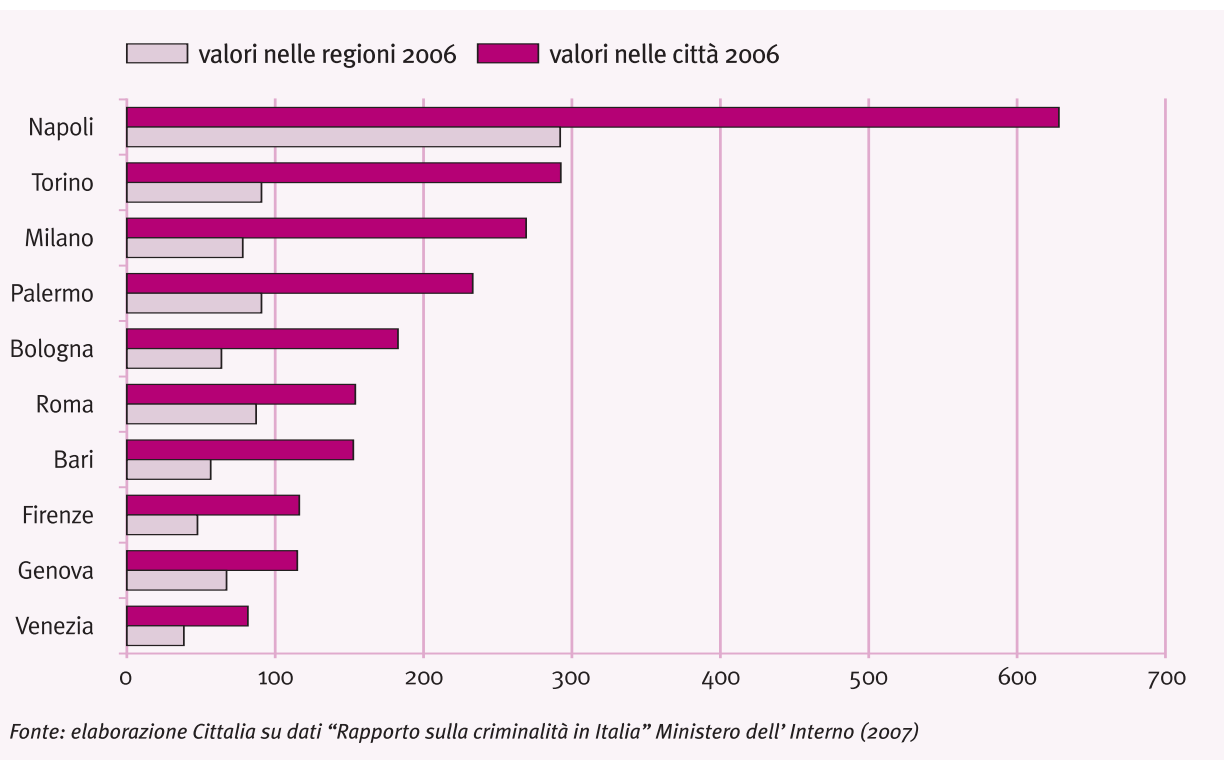


Grafico 6. 24 Omicidi volontari denunciati all'A.G. dalle Forze di polizia, nelle città metropolitane e nelle relative regioni ogni 100.000 abitanti, ordinati in modo decrescente secondo i valori del 2006, 2006

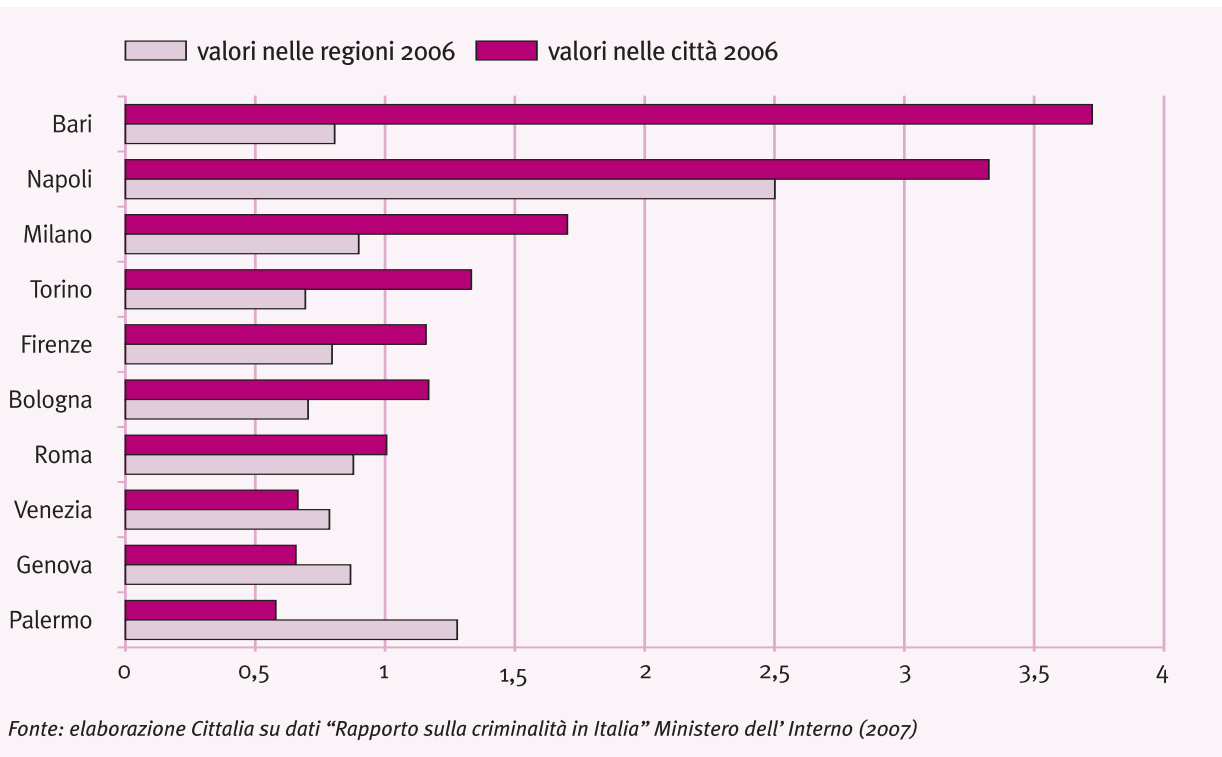


Grafico 6. 25 Variazioni % 1984-2006 di borseggi ogni 100.000 abitanti nelle città metropolitane e nelle relative regioni

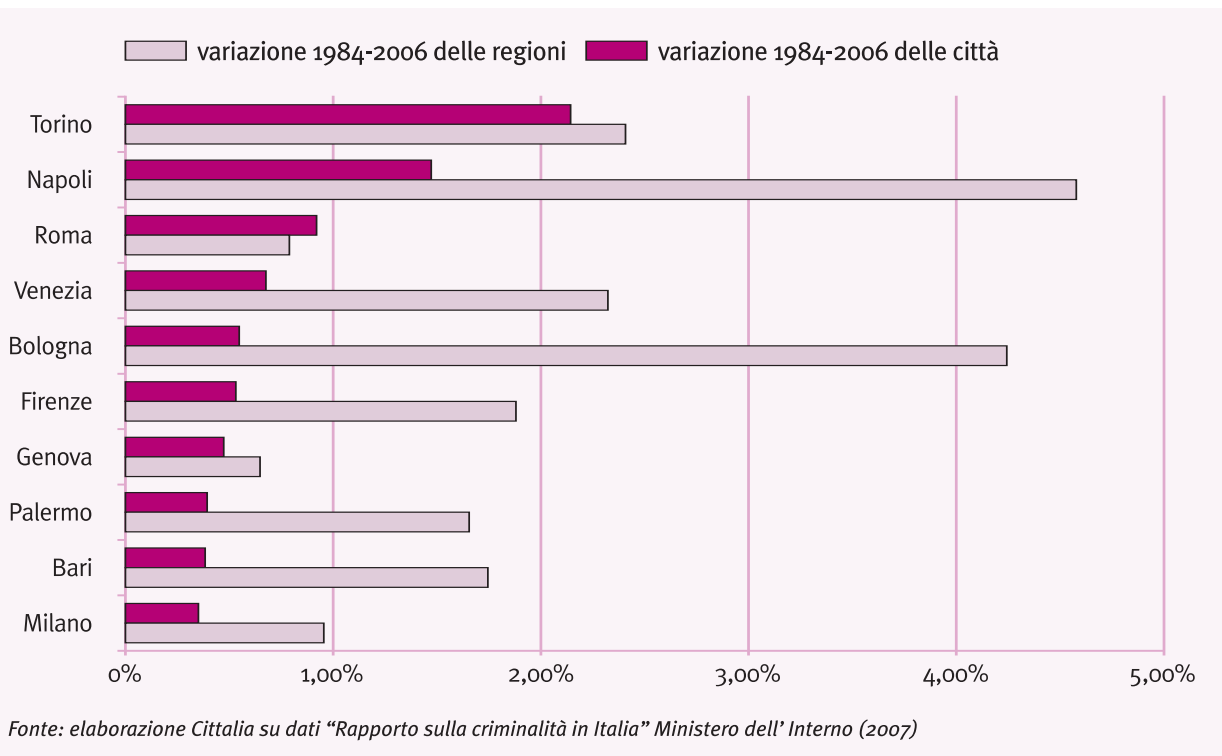
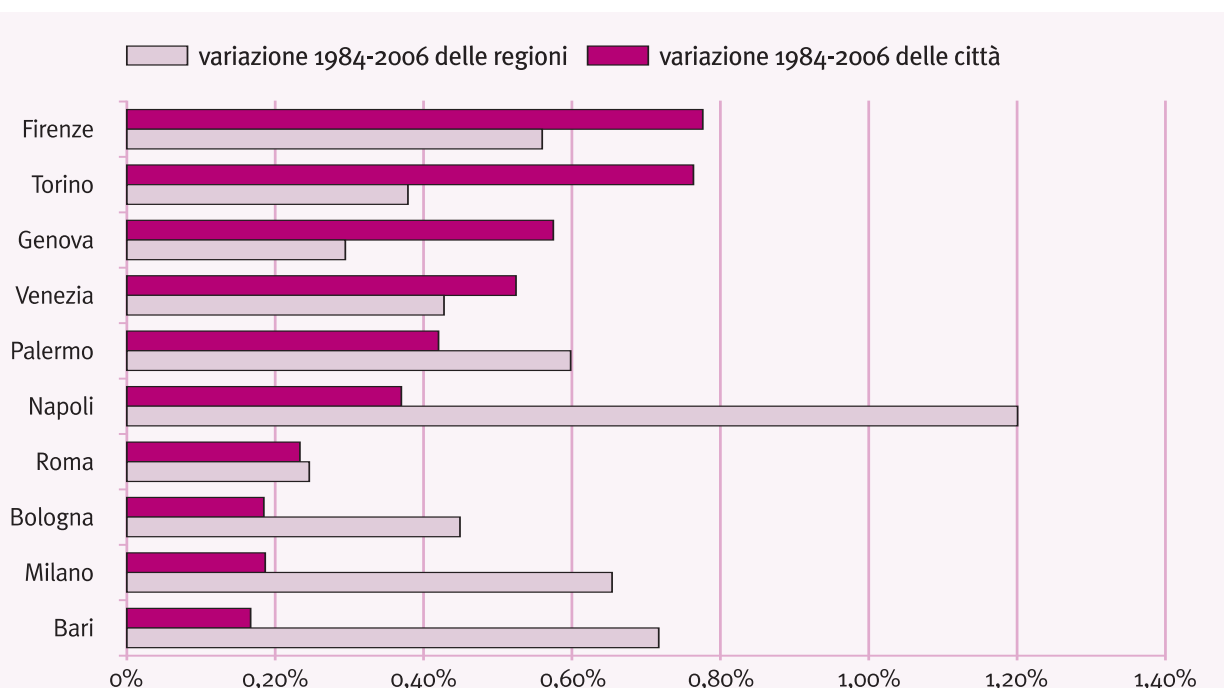
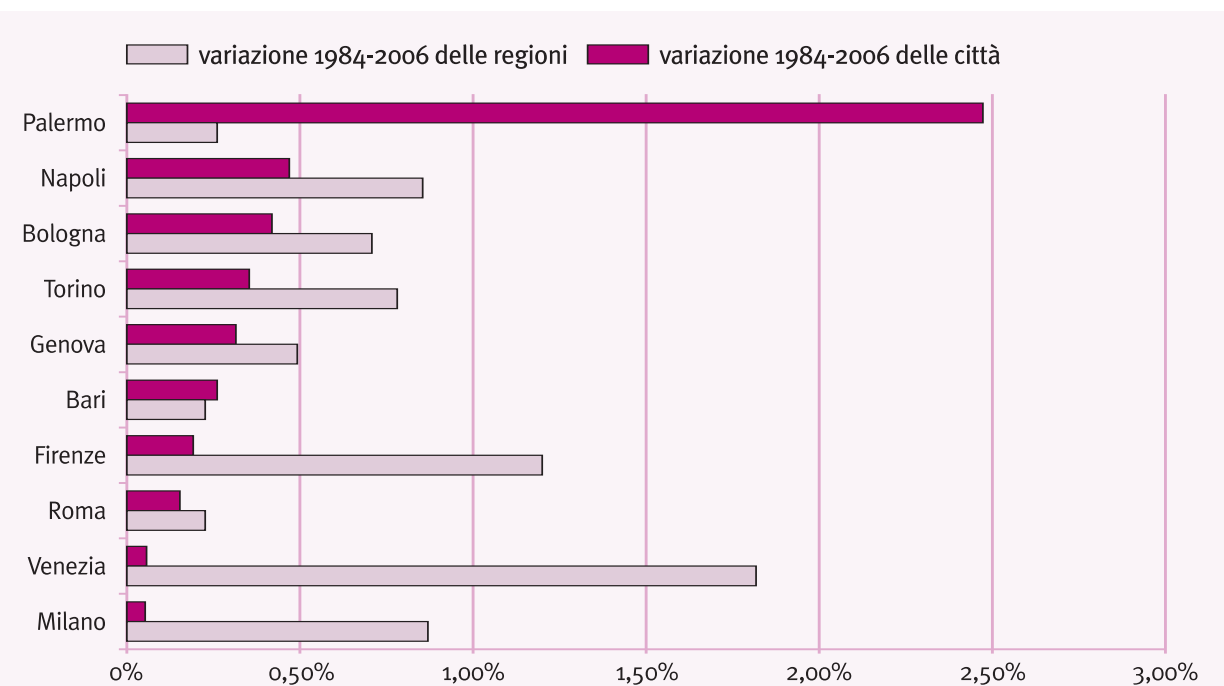


Grafico 6. 26 Variazioni % 1984-2006 di furti in appartamento ogni 100.000 abitanti nelle città metropolitane e nelle relative regioni



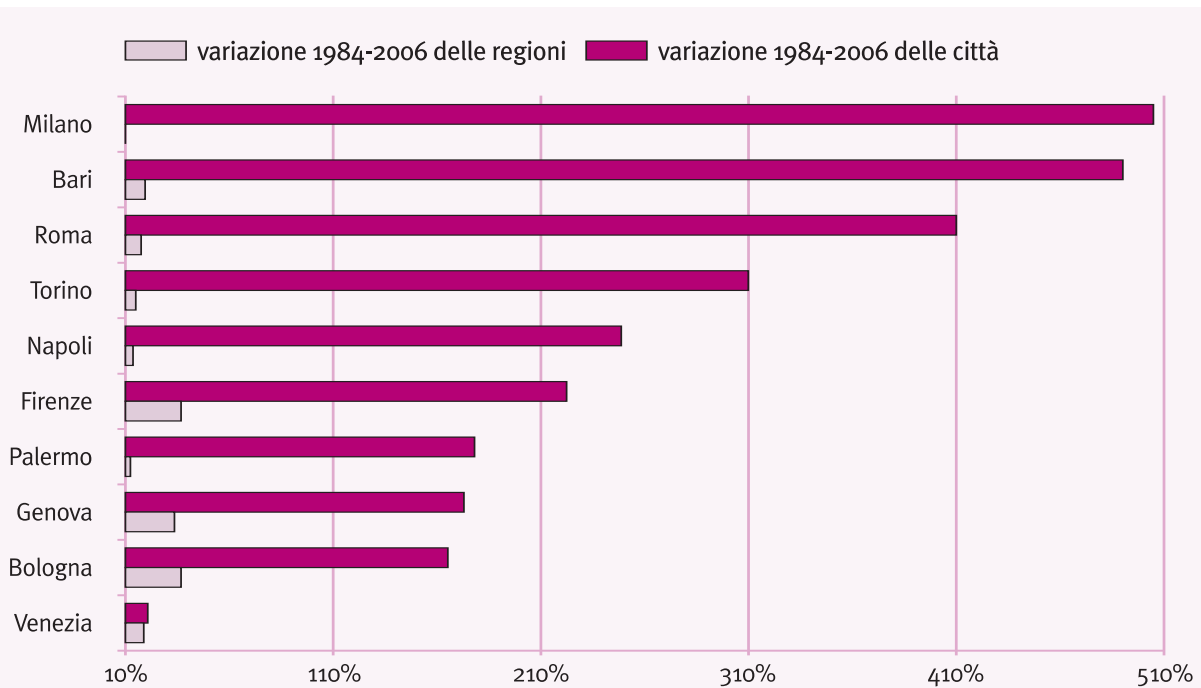
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

Grafico 6. 27 Variazioni % 1984-2006 di scippi ogni 100.000 abitanti nelle città metropolitane e nelle relative regioni



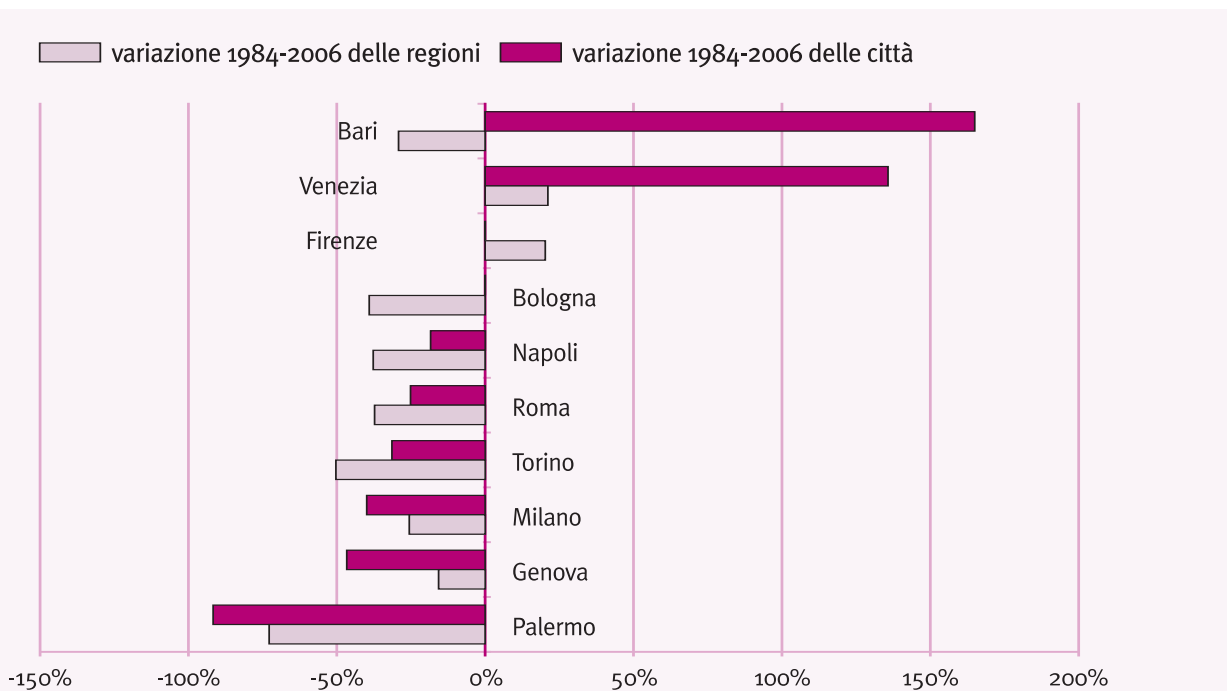
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

Grafico 6. 28 Variazioni % 1984-2006 di rapine ogni 100.000 abitanti nelle città metropolitane e nelle relative regioni



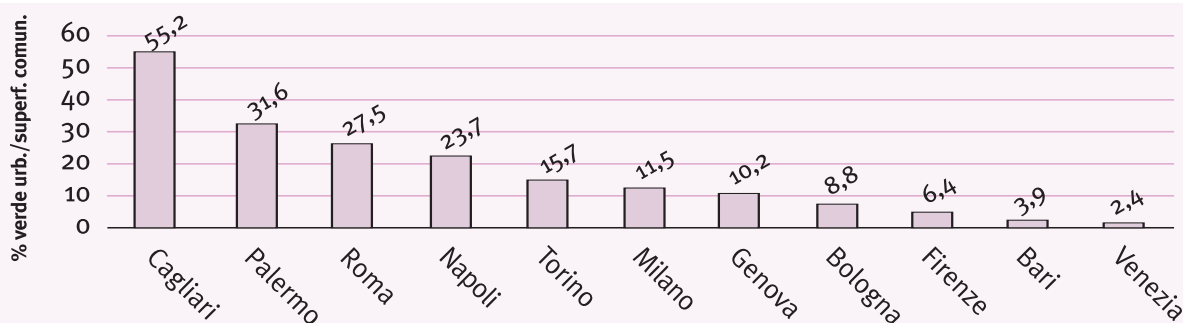
Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

Grafico 6. 29 Variazioni % 1984-2006 di omicidi volontari ogni 100.000 abitanti nelle città metropolitane e nelle relative regioni



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto sulla criminalità in Italia" Ministero dell' Interno (2007)

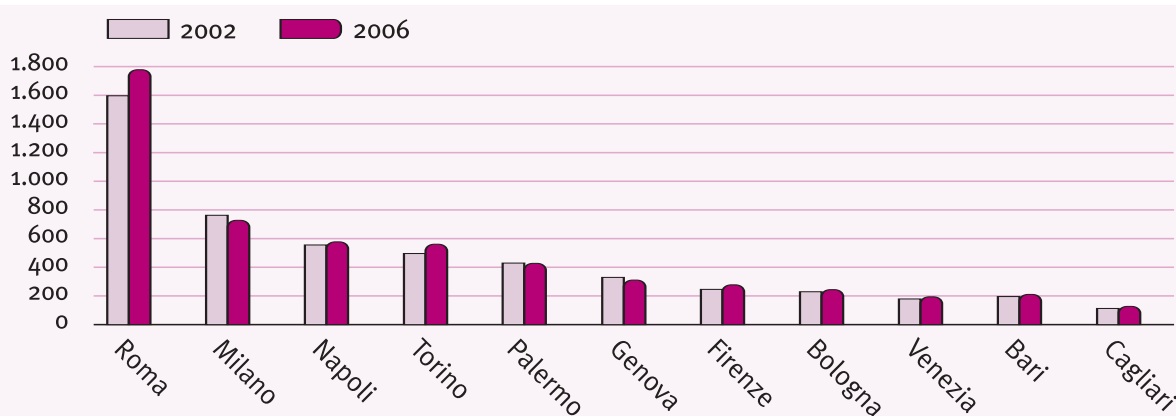
Grafico 6. 30 Densità di verde urbano nel 2007 (a) (b) (% sulla superficie comunale)



(a) Gli indicatori si riferiscono al patrimonio di aree verdi gestito (direttamente od indirettamente) da enti pubblici (comune, provincia, regione stato) esistente nel territorio comunale (b) Alcuni valori degli indicatori sono stati stimati

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Osservatorio ambientale sulle città", Istat (2008)

Grafico 6. 31 Produzione di rifiuti urbani, migliaia di tonnellate, 2002, 2006



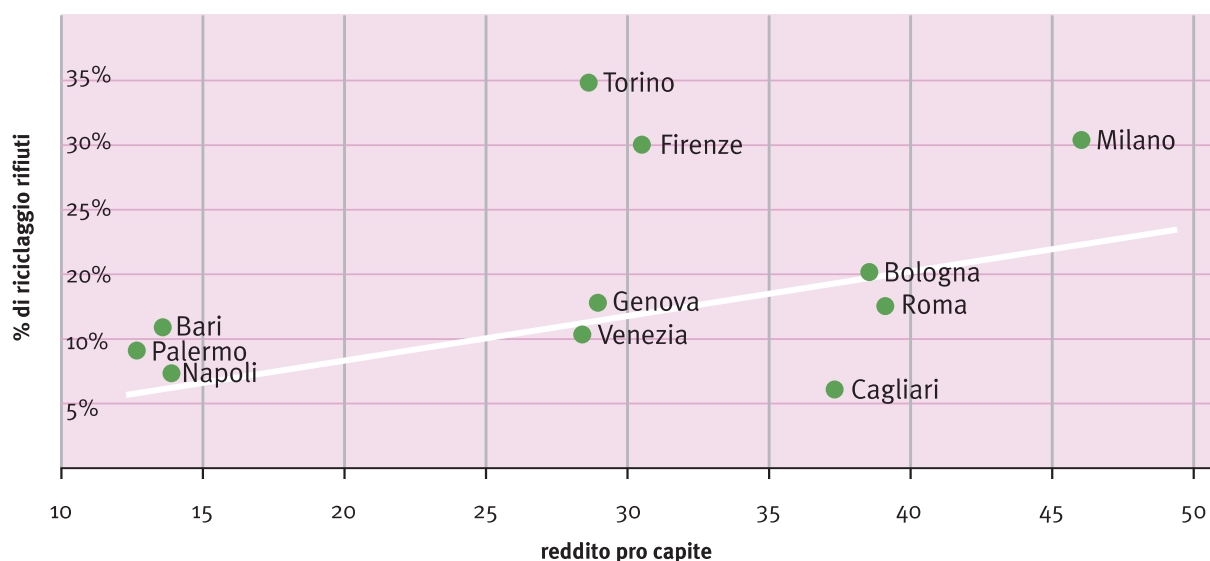
Fonte: elaborazioni Cittalia su dati "Rapporto rifiuti", Apat (2007)

Tabella 6. 16 Raccolta differenziata delle principali frazioni merceologiche, tonnellate, 2006

	carta	vetro	plastica	legno	metalli
Torino	43.277	92.059	8.280	38.252	2.715
Milano	35.368	89.401	62.035	25.972	5.430
Genova	17.154	8.573	1.662	6.050	1.059
Venezia	12.564	5.141	1.989	3.424	10.366
Bologna	21.767	6.251	955	1.710	996
Firenze	40.485	8.661	2.108	5.843	1.143
Roma	178.130	28.893	6.336	7.262	2.896
Napoli	15.494	7.456	572	16.791	632
Bari	21.709	2.160	1.013	183	n.d.
Palermo	31.292	3.417	1.236	1.063	306
Cagliari	3.728	1.183	229	237	19

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Rapporto rifiuti", Apat (2007)

Grafico 6. 32 Reddito pro capite e quota di rifiuti riciclati, 2005



Nota: a valori più elevati di reddito pro-capite corrispondono percentuali più elevate di rifiuti riciclati

Fonte: elaborazione su dati "Osservatorio ambientale sulle città", Istat (2007) e Cittalia

Tabella 6. 17 Numero di visitatori (paganti e non paganti), 2000-2007

	2000	2001	2002	2003
Roma	8.609.319	8.633.915	8.325.858	8.638.880
Napoli	4.186.447	4.383.206	4.362.212	4.776.896
Firenze	5.343.100	5.412.103	5.025.930	4.701.381
Torino	641.205	538.499	538.263	497.709
Venezia	658.506	661.486	829.224	901.999
Milano	517.663	506.609	498.475	501.684
Bari	313.011	320.970	378.333	353.597
Cagliari	150.737	120.226	126.553	122.588
Genova	66.269	50.105	49.357	41.694
Bologna	46.646	46.875	46.157	48.439
	2004	2005	2006	2007
Roma	9.131.043	9.542.693	9.750.524	9.875.222
Napoli	5.119.041	5.086.893	5.309.974	5.304.789
Firenze	4.827.604	4.864.821	5.238.295	5.300.283
Torino	601.154	539.077	914.510	933.964
Venezia	937.298	946.568	909.534	921.283
Milano	528.913	539.198	543.814	544.048
Bari	345.717	375.297	350.784	345.219
Cagliari	117.580	49.646	44.317	49.131
Genova	107.243	47.415	42.702	40.101
Bologna	44.955	38.344	39.976	39.184

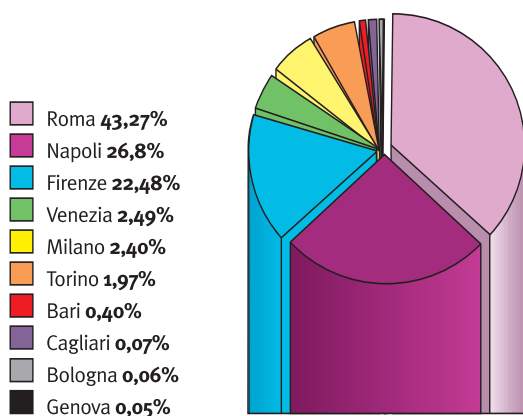
Fonte: "Visitatori e introiti di Musei, Monumenti e Aree Archeologiche Statali", Ministero per i beni e le attività culturali (2008)

Tabella 6. 18 Introiti realizzati attraverso i biglietti di accesso nei musei, euro, 2000-2007

	2000	2001	2002	2003
Roma	22.661.701	24.653.161	28.069.895	29.551.005
Napoli	17.269.377	18.727.563	20.877.552	20.521.937
Firenze	20.519.325	20.301.478	19.486.812	19.159.925
Venezia	2.381.443	2.391.486	2.519.917	2.607.191
Milano	2.016.079	2.089.995	2.193.254	2.173.014
Torino	1.468.933	1.123.991	1.179.693	1.045.006
Bari	295.487	326.609	417.832	381.739
Cagliari	66.035	74.513	72.584	71.126
Bologna	64.418	59.413	79.690	90.932
Genova	101.421	72.315	67.030	69.209
	2004	2005	2006	2007
Roma	32.162.477	35.361.483	39.521.901	41.789.636
Napoli	21.949.289	22.749.916	25.718.201	25.884.876
Firenze	19.699.020	19.749.410	22.001.989	21.710.003
Venezia	2.561.565	2.571.894	2.429.229	2.405.269
Milano	2.331.068	2.376.408	2.379.450	2.320.618
Torino	1.336.995	1.340.425	2.167.172	1.905.091
Bari	374.442	411.147	411.939	382.905
Cagliari	73.712	74.724	63.696	72.010
Bologna	89.473	76.370	68.378	60.182
Genova	131.842	67.542	53.019	51.500

Fonte: "Visitatori e introiti di Musei, Monumenti e Aree Archeologiche Statali", Ministero per i beni e le attività culturali (2008)

Grafico 6. 33 Introiti realizzati attraverso i biglietti di accesso nei musei, euro, 2007



Fonte: elaborazione Cittalia su dati "Visitatori e introiti di Musei, Monumenti e Aree Archeologiche Statali", Ministero per i beni e le attività culturali (2008)

Tabella 6. 19 Consistenza del materiale, consultazioni, prestiti e personale, 2006

	manoscritti	stampati			
	volumi	volumi	incunaboli	cinquecentine	opuscoli
Torino	8.957	920.842	1.791	15.092	200.827
Milano	2.119	898.377	2.368	24.401	298.954
Venezia	13.113	622.804	2.887	24.069	261.993
Genova	1.948	378.093	1.039	7.603	102.039
Bologna	7.698	726.523	1.021	14.953	310.547
Firenze	43.388	6.152.163	5.336	45.037	2.920.131
Roma	25.007	6.307.525	6.685	81.563	1.981.194
Napoli	19.104	2.299.142	5.120	48.826	462.796
Bari	453	284.890	55	2.196	65.339
Cagliari	604	530.651	238	5.326	29.480
rapporto 10 province/Italia	60%	79%	76%	77%	87%
Tot. Italia	205.582	24.239.714	35.143	351.706	7.650.751
		periodici in corso	opere consultate	prestiti a privati	personale
Torino		4.352	127.411	25.767	120
Milano		3.951	73.945	14.164	91
Venezia		816	39.272	5.493	83
Genova		1.018	22.355	10.545	64
Bologna		1.016	45.601	29.181	44
Firenze		17.534	638.268	20.243	327
Roma		16.021	743.123	51.901	656
Napoli		4.486	273.175	18.527	374
Bari		450	11.654	2.223	84
Cagliari		825	27.491	13.963	66
rapporto 10 province/Italia		78%	80%	68%	76%
Tot. Italia		64.315	2.517.506	281.645	2.519

Fonte: "Biblioteche Pubbliche Statali", Ministero per i beni e le attività culturali (2006)

Tabella 6. 20 Numero di posti nelle sale cinematografiche nelle città metropolitane e regione, 2008

	Città	Regione	% Città/Regione
Torino	15.219	64.151	24
Milano	38.757	87.314	44
Genova	13.555	30.862	44
Venezia	6.276	37.579	17
Bologna	9.384	70.455	13
Firenze	10.237	50.230	20
Roma	28.818	57.603	50
Napoli	6.820	27.650	25
Bari	4.001	36.200	11
Palermo	11.447	48.877	23
Cagliari	2.213	7.381	30

Fonte: elaborazione Cittalia su dati Ministero per i Beni e le Attività Culturali, 2008

Tabella 6. 21 Valori delle attività culturali nella città di Torino, I semestre 2007

	eventi	ingressi	spesa del pubblico	volume d'affari
Attività cinematografica	15.903	1.909.581	10.354.385	10.373.497
Attività teatrale	2.772	527.281	7.902.623	8.047.691
Attività concertistica	562	221.664	3.006.824	3.738.572
Attività sportiva	1.849	663.643	10.363.645	70.007.435
Attività di ballo e concertini	11.232	455.328	10.949.407	11.519.298
Mostre ed esposizioni	998	410.347	3.292.411	3.375.537

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "L'attività di spettacolo", SIAE (2008)

Tabella 6. 22 Valori delle attività culturali nella città di Milano, I semestre 2007

	eventi	ingressi	spesa del pubblico	volume d'affari
Attività cinematografica	20.402	2.946.451	19.667.024	19.674.747
Attività teatrale	5.389	1.355.594	29.449.892	31.206.529
Attività concertistica	1.660	906.896	19.489.996	20.484.133
Attività sportiva	1.603	1.448.251	16.851.225	19.714.862
Attività di ballo e concertini	16.801	677.271	28.096.516	29.541.526
Mostre ed esposizioni	1.801	607.589	3.792.971	4.338.415

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "L'attività di spettacolo", SIAE (2008)

Tabella 6. 23 Valori delle attività culturali nella città di Bologna, I semestre 2007

	eventi	ingressi	spesa del pubblico	volume d'affari
Attività cinematografica	7.646	1.040.720	6.051.794	6.062.003
Attività teatrale	1.113	298.397	3.384.894	3.405.628
Attività concertistica	718	99.807	2.467.662	2.519.925
Attività sportiva	283	254.771	10.190.447	16.725.338
Attività di ballo e concertini	3.614	196.571	4.876.831	5.536.424
Mostre ed esposizioni	169	195.267	2.535.127	2.642.113

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "L'attività di spettacolo", SIAE (2008)

Tabella 6. 24 Valori delle attività culturali nella città di Firenze, I semestre 2007

	eventi	ingressi	spesa del pubblico	volume d'affari
Attività cinematografica	9.615	1.095.381	6.782.931	6.783.667
Attività teatrale	1.075	353.146	5.720.568	5.723.800
Attività concertistica	522	195.068	4.068.405	4.088.504
Attività sportiva	1.062	259.867	2.458.812	2.463.949
Attività di ballo e concertini	5.440	360.116	14.385.050	14.701.311
Mostre ed esposizioni	601	437.068	2.769.838	4.927.201

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "L'attività di spettacolo", SIAE (2008)

Tabella 6. 25 Valori delle attività culturali nella città di Roma, I semestre 2007

	eventi	ingressi	spesa del pubblico	volume d'affari
Attività cinematografica	50.059	6.138.715	38.074.059	38.281.787
Attività teatrale	11.538	1.887.157	32.616.918	33.734.434
Attività concertistica	1.900	962.409	19.999.343	20.522.585
Attività sportiva	762	1.297.742	19.938.486	33.809.825
Attività di ballo e concertini	22.239	816.330	25.881.607	26.381.007
Mostre ed esposizioni	1.856	1.182.082	6.033.204	6.873.470

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "L'attività di spettacolo", SIAE (2008)

Tabella 6. 26 Valori delle attività culturali nella città di Napoli, I semestre 2007

	eventi	ingressi	spesa del pubblico	volume d'affari
Attività cinematografica	9.914	1.260	7.296.448	7.317.561
Attività teatrale	2.445	671.469	8.446.176	8.832.219
Attività concertistica	275	94.989	1.641.386	1.730.261
Attività sportiva	436	329.255	2.471.904	2.601.429
Attività di ballo e concertini	3.963	72.656	4.000.917	4.105.939
Mostre ed esposizioni	538	428.790	1.746.481	2.179.075

Fonte: elaborazione Cittalia su dati "L'attività di spettacolo", SIAE (2008)

Indice dei Grafici e delle Tabelle

Nel capitolo

Grafico 6.1 Incidenza media delle 3 componenti della spesa sociale, 2006

Grafico 6.2 Spesa sociale complessiva per abitante in ordine decrescente, euro, 2006

Tabella 6.1 Numero reati in rapporto a 100.000 abitanti in ordine decrescente rispetto ai valori 2006; anni 1996, 2001 e 2006

Grafico 6.3 Variazioni % 2001-2006 dei reati in rapporto agli abitanti

Grafico 6.4 Analisi di convergenza di reati in rapporto al numero di abitanti per il periodo 2001-2006

Tabella 6.2 Variazioni % 1996-2006 di borseggi, furti in appartamento, scippi, rapine e omicidi volontari in rapporto agli abitanti

Grafico 6.5 Disponibilità di verde urbano, 2006 (m² per abitante)

Grafico 6.6 Giorni di superamento dei limiti per il PM₁₀ nel 2006, 2006

Grafico 6.7 Produzione pro capite di rifiuti, (kg per abitante), 2007

Grafico 6.8 Percentuale di rifiuti urbani sottoposti a raccolta differenziata, 2002-2007

Grafico 6.9 Spesa corrente per abitante relativa alla cultura ed ai beni culturali, euro, 2002, 2006

Tabella 6.3 Numero di musei, monumenti e aree archeologiche statali, 2000-2007

Grafico 6.10 Numero di visitatori (paganti e non paganti), variazione % 2000-2007

Grafico 6.11 Numero di visitatori (paganti e non paganti) nei musei, monumenti e aree archeologiche statali nel 2007

Grafico 6.12 Introiti realizzati attraverso i biglietti di accesso nei musei, variazione % 2000-2007

Tabella 6.4 Spesa corrente per abitante per biblioteche, musei e pinacoteche, euro, 2006

Grafico 6.13 Numero di posti nelle sale cinematografiche ogni 100 abitanti in ordine decrescente, 2008

Grafico 6.14 Volume di affari per attività culturali, euro per abitante, I semestre 2007

Grafico 6.15 Volume di affari per tipologia di attività culturali, euro per abitante, I semestre 2007

In allegato

Tabella 6.5 Spesa dell'amministrazione del Comune di Torino per i servizi sociali, euro, 2006

Tabella 6.6 Spesa dell'amministrazione del Comune di Milano per i servizi sociali, euro, 2006

Tabella 6.7 Spesa dell'amministrazione del Comune di Genova per i servizi sociali, euro, 2006

Tabella 6.8 Spesa dell'amministrazione del Comune di Venezia per i servizi sociali, euro, 2006

Tabella 6.9 Spesa dell'amministrazione del Comune di Bologna per i servizi sociali, euro, 2006

Tabella 6.10 Spesa dell'amministrazione del Comune di Firenze per i servizi sociali, euro, 2006

Tabella 6.11 Spesa dell'amministrazione del Comune di Roma per i servizi sociali, euro, 2006

Tabella 6.12 Spesa dell'amministrazione del Comune di Napoli per i servizi sociali, euro, 2006

Tabella 6.13 Spesa dell'amministrazione del Comune di Bari per i servizi sociali, euro, 2006

Tabella 6.14 Spesa dell'amministrazione del Comune di Palermo per i servizi sociali, euro, 2006

Tabella 6.15 Spesa dell'amministrazione del Comune di Cagliari per i servizi sociali, euro, 2006

Grafico 6.16 Famiglie che considerano la zona in cui vivono molto o abbastanza a rischio di criminalità a seconda della zona del Paese per 100 famiglie della stessa zona; Italia, 1993-2005

Grafico 6.17 Numero reati in rapporto agli abitanti in ordine decrescente rispetto ai valori 2006, 1996, 2001 e 2006

Grafico 6.18 Variazioni % 1996-2006 di borseggi e scippi in rapporto agli abitanti

Grafico 6.19 Variazioni % 1996-2006 di furti in appartamento, rapine e omicidi volontari in rapporto agli abitanti

Grafico 6.20 Borseggi denunciati all'A.G. dalle Forze di polizia, nelle città metropolitane e nelle relative regioni ogni 100.000 abitanti, ordinati in modo decrescente secondo i valori del 2006, 2006

Grafico 6.21 Furti in appartamento denunciati all'A.G. dalle Forze di polizia, nelle città metropolitane e nelle relative regioni ogni 100.000 abitanti, ordinati in modo decrescente secondo i valori del 2006, 2006

Grafico 6.22 Scippi denunciati all'A.G. dalle Forze di polizia, nelle città metropolitane e nelle relative regioni ogni 100.000 abitanti, ordinati in modo decrescente secondo i valori del 2006, 2006

Grafico 6.23 Rapine denunciate all'A.G. dalle Forze di polizia, nelle città metropolitane e nelle relative regioni ogni 100.000 abitanti, ordinati in modo decrescente secondo i valori del 2006, 2006

Grafico 6.24 Omicidi volontari denunciati all'A.G. dalle Forze di polizia, nelle città metropolitane e nelle relative regioni ogni 100.000 abitanti, ordinati in modo decrescente secondo i valori del 2006, 2006

Grafico 6.25 Variazioni % 1984-2006 di borseggi ogni 100.000 abitanti nelle città metropolitane e nelle relative regioni

Grafico 6.26 Variazioni % 1984-2006 di furti in appartamento ogni 100.000 abitanti nelle città metropolitane e nelle relative regioni

Grafico 6.27 Variazioni % 1984-2006 di scippi ogni 100.000 abitanti nelle città metropolitane e nelle relative regioni

Grafico 6.28 Variazioni % 1984-2006 di rapine ogni 100.000 abitanti nelle città metropolitane e nelle relative regioni

Grafico 6.29 Variazioni % 1984-2006 di omicidi volontari ogni 100.000 abitanti nelle città metropolitane e nelle relative regioni

Grafico 6.30 Densità di verde urbano nel 2006 (% sulla superficie comunale)

Grafico 6.31 Produzione di rifiuti urbani, migliaia di tonnellate, 2002, 2006

Tabella 6.16 Raccolta differenziata delle principali frazioni merceologiche, tonnellate, 2006

Grafico 6.32 Reddito pro capite e quota di rifiuti riciclati, 2005

Tabella 6.17 Numero di visitatori (paganti e non paganti), 2000-2007

Tabella 6.18 Introiti realizzati attraverso i biglietti di accesso nei musei, euro, 2000-2007

Grafico 6.33 Introiti realizzati attraverso i biglietti di accesso nei musei, euro, 2007

Tabella 6.19 Consistenza del materiale, consultazioni, prestiti e personale, 2006

Tabella 6.20 Numero di posti nelle sale cinematografiche nelle città metropolitane e regione, 2008

Tabella 6.21 Valori delle attività culturali nella città di Torino, I semestre 2007

Tabella 6.22 Valori delle attività culturali nella città di Milano, I semestre 2007

Tabella 6.23 Valori delle attività culturali nella città di Bologna, I semestre 2007

Tabella 6.24 Valori delle attività culturali nella città di Firenze, I semestre 2007

Tabella 6.25 Valori delle attività culturali nella città di Roma, I semestre 2007

Tabella 6.26 Valori delle attività culturali nella città di Napoli, I semestre 2007

7

**Il governo della
complessità urbana.
Ripartire dalle città
per riavviare il paese.**





I dati raccolti e presentati in questo Rapporto consentono di comprendere la grande complessità della città, qui osservata da tanti e diversi punti di vista. Una complessità data, fra l'altro, dalla difficoltà di partire da un'idea e da un concetto univoco di città, non potendola definire nei suoi confini territoriali e non potendola assumere, di fatto, come un oggetto di osservazione preciso. C'è, tuttavia, un'idea costante che emerge ed è quella della "città crocevia"; crocevia di persone, di merci, di opportunità, di sviluppo, di innovazione, di diritti, di istituzioni... Crocevia che risente, però, di un anello mancante rappresentato dalla debolezza del sistema di regole di funzionamento che governano il transito di tutti questi fattori. Come in un crocevia, infatti, le regole devono essere codificate, conosciute, condivise e praticate onde evitare incidenti e scontri e, in generale, per consentire al traffico di fluire nel modo efficace evitando di creare ingorghi.

In questo capitolo conclusivo si vuole riflettere proprio su questo: sulla generalizzata difficoltà che le istituzioni, sia a livello centrale che locale, mostrano nel creare un sistema di *governance* che regoli questi crocevia che sono le città. Interventi ridondanti, vuoti istituzionali, difficoltà di far fronte con modalità innovative a nuovi bisogni e di costruire idee nuove per la crescita e lo sviluppo urbano: tutto questo rischia di rallentare la corsa. Rischia, cioè, di portare le città italiane ad allontanarsi dalle altre città globali d'Europa e dal resto del mondo che, sotto l'effetto diffuso della globalizzazione, corrono velocemente verso nuove forme di sviluppo affidate, sempre di più, alla creazione di nuova conoscenza, nuovi modelli di crescita e

nuovi paradigmi organizzativi. Se si vuole uno sviluppo, come si dice, sostenibile, è necessario tenere in equilibrio logiche diverse, ragioni spesso contrapposte, esigenze sempre più articolate ed eterogenee. Come visto le città italiane rappresentano già un pezzo importante dell'economia nazionale e possono trasformarsi sempre più in un driver per la crescita dell'intero paese a patto, però, che si riparta da una politica nazionale per le città coerente con le istanze e le aspettative locali. E' necessario che venga definito, a livello inter-istituzionale, chi è responsabile di cosa, che ruolo - semplificando - devono avere i diversi soggetti pubblici nei processi decisionali, quali attori significativi del territorio debbano essere coinvolti all'interno degli stessi processi, come far sì che vengano rappresentati tutti gli interessi in gioco, da quelli degli attori più forti a quelli dei più deboli. Occorre altresì, che si stabilisca qual è il livello territoriale più adeguato per assumere certe decisioni tenendo conto della "questione territoriale" che, come si è ampiamente detto, tende ad essere sempre più sfumata, a causa delle crescenti interdipendenze tra fattori, attori, luoghi, per ragioni urbanistiche ma soprattutto per ragioni funzionali.

Le esperienze di programmazione, pianificazione e progettazione locale degli ultimi anni mostrano una volta di più l'esigenza di politiche urbane nazionali che, oltre ad attivare processi decisionali inclusivi, siano capaci di traguardare e sostenere scelte strategiche di interesse generale. Non si tratta solo di trovare risposta alla questione della rappresentatività di coloro che prendono parte ai processi decisionali (o, peggio, ne subiscono le

conseguenze) che, al contrario, in alcuni territori hanno confermato e acuito la conflittualità istituzionale. Il contesto in cui si muovono le città metropolitane è quello di risorse scarse e problemi collettivi che necessitano di uno sforzo in termini di governo della complessità in grado di cogliere la dimensione politica, organizzativa, economica e di civiness delle dinamiche urbane.

7.1 La forza del governo urbano, una questione di agenda politica nazionale

Creare un sistema di governance che regoli le “città-crocevia” implica, prima di tutto, riflettere sui rapporti tra i diversi livelli istituzionali.

La rapidità delle trasformazioni che insistono sulle città - in particolare in merito ai processi insediativi, caratterizzati da dispersione, consumo del suolo, dilatazione dei flussi di mobilità - generano forti tensioni spaziali e processi di disgregazione sociale che mettono a rischio il vantaggio competitivo delle città stesse. La scissione fra i luoghi dell’abitare, luoghi di lavoro e i luoghi di mero transito dissolve l’unità del circuito fiscale e la fondamentale coincidenza territoriale fra la localizzazione dei bisogni, la sfera della decisione politica e le disponibilità di risorse pubbliche¹. Emerge, così, un problema di agenda politica urbana relativamente alla composizione di interessi fra collettività diversamente insediate nel contesto metropolitano che dal locale diviene regionale, fino ad assurgere a questione nazionale. Ecco allora che l’interesse sovra-comunale e sovra-nazionale (si pensi alle grandi opere infrastrutturali) dei problemi di governo del territorio impongono azioni concertate e condivise. Anche perchè sono sempre meno le questioni che hanno una dimensione esclusivamente locale. Azioni che possono anche andare non immediatamente a favore degli interessi delle singole comunità locali ma che necessitano di una visione di area vasta, volta ad assicurare la sostenibilità di lungo periodo dello sviluppo territoriale, e che obbligano ad affrontare un problema di tipo ordinamentale.

In Italia, come nella maggior parte dei paesi europei, la dimensione istituzionale del governo locale è regolata nell’ambito dell’ordinamento costituzionale. Come si è più volte detto nel corso del Rapporto, il quadro regolamentatorio nazionale per il governo delle aree urbane appare da tempo decisamente inappropriato, e questo perché le delimitazioni spaziali di tipo funzionale casualmente coincidono con le delimitazioni amministrative coerenti con gli obiettivi di area vasta. Così, se per lungo tempo l’attenzione dei policy maker è stata quella di rapportare i confini amministrativi alla scala ottimale per l’efficienza e l’efficacia dei servizi pubblici, negli ultimi anni il dibattito sulla governance metropolitana sembra essersi spostato sui più ampi temi dello sviluppo locale e delle misure perequative. Complice di questo spostamento è stata la politica europea dei fondi strutturali ispira-

1) R. Camagni, *Città, governance urbana e politiche urbane europee* articolo tratto dall’Electronic journal DISP del 02/07/2003, (www.orl.arch.ethz.ch).



ta al principio di sussidiarietà e al riallineamento delle economie-paese visto principalmente come frutto di squilibri territoriali.

Ne sono conseguiti prodromi di politiche urbane materializzatisi nell' agenda nazionale sotto forma di riforme istituzionali e amministrative aventi l'obiettivo di migliorare le competenze organizzative e gestionali dei governi locali necessarie a creare un ambiente favorevole agli investimenti e, dunque, alla crescita economica. In altre parole, le politiche nazionali, oltre che mettere a disposizione mezzi, si sono prevalentemente concentrate nel supporto alla creazione delle impalcature istituzio-

ne globale, le riforme istituzionali dovrebbero andare nella direzione di sostenere strumenti per coordinare politiche altrimenti discontinue e frammentate - soprattutto in quanto l'area metropolitana va oltre i confini amministrativi del singolo comune - e limitare la competizione intra-metropolitana. Al rischio di trovarsi di fronte a enne politiche industriali e/o di sviluppo infrastrutturale per aree contigue - in un regime di risorse scarse - si affianca, quindi, quello della concorrenza tra città che tende a fiaccare lo sforzo imprenditoriale locale, accentuare le differenze economiche e sociali (riducendone la coesione) e a vanificare il risultato complessivo per il sistema paese. Al contrario



nali attraverso le quali favorire la conduzione di interventi di sviluppo introducendo, al contempo, vincoli e obiettivi da raggiungere. L'impressione che oggi se ne trae è quella di una politica urbana nazionale scarsamente integrata e priva di una coerenza strategica complessiva. Ovvero, talvolta una strategia esiste ma è "sottotraccia" e deve essere scovata all'interno di una sommatoria di programmi, interventi, regolazioni e misure eterogenei, e talvolta persino contraddittori, gestiti in modo frammentato da "pezzi" di potere politico e amministrativo che hanno compiti istituzionali e visioni fra loro diversi².

A questo punto, se la finalità delle politiche nazionali per il governo metropolitano non è più solo quella di favorire la performance amministrativa quanto l'acquisizione di vantaggi nella competizio-

sarebbe necessario concentrare l'impegno per migliorare le prestazioni dell'intera area metropolitana capitalizzando i benefici derivanti da economie di scala, tradizionali e non (infrastrutture, trasporti, ricerca e innovazione tecnologica) e dall'insistenza di economie di agglomerazione che avvantaggiano le imprese sui mercati globali.

Di fronte all'assenza di corrispondenza fra la portata funzionale e quella amministrativa dei grandi sistemi urbani, gli interventi nazionali di politica istituzionale dovrebbero, quindi, essere volti a "riallineare"³ - in totale sintonia con le città - la dimensione del governo locale a partire da un riordino delle funzioni e del ruolo delle aree metropolitane.

Purtroppo, come è testimoniato dal fallimento in Italia della politica per la costituzione delle città

2) E. D' Albergò, *Le politiche urbane nell'agenda nazionale*, Work in Progress, settembre 2008.

3) E. D' Albergò, *Le politiche urbane nell'agenda nazionale*, Work in Progress, settembre 2008.

metropolitane, l'intera materia sembra ancora in via di definizione, anche se il rinnovato interesse verso il federalismo fiscale ha fatto riemergere una qualche attenzione⁴. Certo sarebbe sbagliato pensare ad un progetto che si esaurisca nella sola istituzione di organismi tecnico-programmatori, o peggio ancora nell'imposizione di nuovi soggetti politico-amministrativi gerarchicamente ordinati. Al contrario, emerge un'esigenza di legittimazione di organismi metropolitani⁵ di tipo consensuale e alla cui costituzione dal basso (e a ordinamento differenziato) si unisca l'accordo con il sistema politico e le collettività locali.

D'altra parte, le politiche di programmazione negoziata dell'ultimo decennio sembrano sottolineare come, in assenza di una politica urbana nazionale e di un'istituzione metropolitana, l'autonoma ricerca di coordinamento fra gli attori delle regioni urbane non ha invero spinto verso forme di innovazione istituzionale quanto piuttosto verso l'affermarsi di una varietà di modi informali di cooperazione politica (patti, assemblee, consultazioni, comitati, ecc.) che di certo non hanno semplificato i processi decisionali. Anzi, è emersa una volta di più la necessità che, in un contesto di crescente problematicità e funzionamento a rete dei sistemi urbani, la rappresentanza dell'interesse collettivo sia affidata a forme istituzionali più allargate e dai confini più fluidi, dove i diversi attori si raccordino a monte delle scelte strategiche invece di confrontarsi con scarsa efficacia a valle⁶.

I bisogni fortemente differenziati e l'instabilità delle relazioni territoriali dovute alla molteplicità delle istanze intercomunali fanno ritenere, verosimilmente, che non esiste "un'ottima dimensione territoriale" per il governo metropolitano. L'area metropolitana è il risultato spazio-temporale di un coacervo di fattori: riconoscimento interistituzionale, avallo politico, senso di appartenenza alla città in termini socio-culturali. In questo contesto a geometrie variabili, condizione indispensabile per il

4) Il 24 luglio 2008 è stato presentato il disegno di legge «Attuazione dell'articolo 119 della Costituzione: delega al Governo in materia di federalismo fiscale». Nel documento, presentato dal Ministro alla semplificazione legislativa Roberto Calderoli, la città metropolitana è definita «area metropolitana» e si realizza nei «Comuni capoluogo con più di 800 mila abitanti». Inoltre, il disegno di legge prevede che «in materia di aree metropolitane è assicurato il finanziamento delle funzioni dei relativi comuni capoluogo in modo da garantire loro una più ampia autonomia di entrata e di spesa in misura corrispondente alla complessità delle medesime funzioni».

5) F. Curti; M.C. Gibelli (a cura di), *Pianificazione strategica e gestione dello sviluppo urbano*. Alinea, Firenze (1996).

6) E. Gualini, *Governance dello sviluppo e nuove forme di territorialità: mutamenti nell'azione dello stato*, Rivista Italiana di Scienza Politica, anno XXXVI, n. 1 (2006).

governo urbano è quella che si sviluppi una nuova cittadinanza, una nuova sensibilità all'essere cittadino metropolitano fatta di compartecipazione, confronto, ma soprattutto della consapevolezza della scala non più solo municipale delle problematiche locali.

Occorre inserire nell'agenda nazionale delle politiche urbane - come si è detto ad oggi troppo sfumata per avere una qualche efficacia reale - misure e strumenti capaci di garantire una coerenza complessiva alle scelte dei territori interessati dai processi di metropolizzazione e far superare, al contempo, i limiti del municipalismo senza perderne i vantaggi. Misure e strumenti che consentano alle aree urbane di pervenire a soluzioni condivise di fronte a interessi contrapposti fra comune di riferimento e comuni dell'hinterland e fra diversi stakeholders, e di fronte al pericolo di spinte localiste individualiste a cui contrapporre amministrazioni solidali.

7.2 Organizzazione e competenze nell'amministrazione cittadina. Rafforzare il valore sociale del lavoro pubblico

Come abbiamo visto, la vita nelle città rivela molti profili di complessità e la possibilità di governare questa complessità dipende dalla capacità che le istituzioni hanno di dare risposta a domande inedite e potenzialmente conflittuali. Al cambiamento della domanda si affianca la crisi delle forme tradizionali di rappresentanza, causata da una molteplicità di fenomeni, tra i quali l'indebolimento dei partiti come luogo di mediazione tra gli interessi particolari e quelli collettivi e la perdita di rilevanza delle assemblee degli eletti a favore degli esecutivi, conseguenza anche dell'elezione diretta di Sindaci e Presidenti delle Province. In particolare, questo ultimo elemento dopo aver generato l'aspettativa di processi decisionali più semplici e rapidi e, di conseguenza, politiche pubbliche più efficaci che in passato, alla prova dei fatti si è rivelato un'illusione che, pur in un quadro complessivo di miglioramento, non ha portato a raggiungere i risultati attesi.

In compenso, il vuoto lasciato da partiti e assemblee elettive è stato riempito da forme di rappresentanza nuove (almeno per la nostra tradizione politica) basate sulla partecipazione dei cittadini a soggetti collettivi portatori di interessi specifici (ad esempio, i sempre più numerosi "comitati di quartiere") ed esercitate in arene non istituzionali (tavoli, assemblee cittadine, ecc.) che, invero, il più delle volte si sono limitate al solo rafforzamento delle reti interpersonali e interistituzionali⁷.

Le istanze analizzate nei capitoli precedenti sollecitano la capacità di integrare all'interno delle ammi-



nistrazioni comunali, in modo innovativo, policy che tradizionalmente si sono sviluppate secondo discipline autonome. Abbiamo visto come nelle città metropolitane non si possa più ragionare di sviluppo economico senza pensare alla sua sostenibilità; l'arrivo di lavoratori da paesi stranieri tocca i temi del lavoro, della convivenza, dell'ordine pubblico, della cultura; il turismo nelle nostre città pone questioni di redistribuzione della ricchezza, di costo della vita, di mobilità, di comunicazione, di marketing territoriale. Tutti questi fenomeni concentrano sui Sindaci e sulle Giunte una pressante domanda di mediazione e di governo delle interdipendenze, esercitata principalmente attraverso il ricorso alle competenze degli individui che compongono le strutture tecniche dell'amministrazione.

Proprio queste ultime però si sono formate e sono cresciute secondo logiche precedenti a questo cambiamento e si mostrano oggi refrattarie alla sua gestione. Non è tanto una questione di competenze degli individui, che sono cresciute e si sono progressivamente orientate (in particolare, all'interno degli enti locali) al New Public Management, né è questa la sede per mettere in discussione questo approccio; si vuole piuttosto documentare come, mentre le politiche urbane delle grandi città sono sempre più orientate ad assicurare un governo complessivo della comunità, i modelli organizzativi e le strategie manageriali attuali sono concentrate quasi esclusivamente sulla produzione quotidiana di servizi e sulla loro efficienza.

L'esasperazione della visione aziendalista nelle amministrazioni locali ha prodotto una forte concentrazione degli obiettivi manageriali sull'efficacia dei singoli servizi e sull'efficienza dei processi. Questo approccio ha sicuramente portato (almeno nelle amministrazioni virtuose) significativi risultati di miglioramento ma ha indebolito la visione di siste-

7) L. Bobbio (a cura di), *A più voci*, Edizioni Scientifiche Italiane, (2004).

ma, la percezione da parte degli amministratori e dei dirigenti pubblici che il miglioramento della qualità del singolo servizio non sempre coincide con il miglioramento complessivo delle politiche pubbliche e del benessere della comunità⁸.

Per raggiungere questi obiettivi (ben più complessi) occorrono, soprattutto nelle aree urbane, nuovi stili di leadership, nuovi approcci organizzativi, nuove modalità di lavoro. Da più parti la dirigenza pubblica viene individuata come protagonista della guida di questo cambiamento e ciò comporta, in primo luogo, un ripensamento del proprio sistema di competenze e delle proprie capacità. Sempre più frequentemente l'attività amministrativa si concretizza nell'istruire processi decisionali complessi, nell'ascoltare, comprendere e mediare interessi differenti, nell'integrare contributi plurimi, multidisciplinari, provenienti da istituzioni e soggetti di diversa natura. Più che del tradizionale profilo del manager pubblico sembra emergere l'esigenza di dirigenti a più elevato contenuto strategico in grado di contribuire direttamente alla formulazione delle politiche, non solo alla loro gestione. Infatti, se da un lato a causa del sempre maggiore ricorso all'outsourcing si riduce il bisogno di conoscenze di tipo aziendale, cresce la richiesta di dirigenti capaci di cogliere i problemi, elaborare politiche alternative, governare il sistema delle interdipendenze necessarie per attuarle e valutarle. Non si tratta, però, di costituire staff e task force parallele, dedicate ad affrontare tipici problemi collettivi, ma sganciate dal resto della struttura. Si tratta al contrario di riposizionare la struttura e le competenze professionali dei dirigenti per realizzare le priorità strategiche della città. Nel profilo di leadership della dirigenza sta dunque una chiave importante di trasformazione organizzativa. Il sistema delle competenze direzionali, quindi, si modifica: capacità di pensiero sistemico, di

8) E. Suleiman *Dismantling democratic states*, Princeton University Press (2003).

influenza, negoziazione, costruzione di reti di relazione, empatia, sicurezza di sé divengono abilità fondamentali. Saper gestire relazioni, cooperare e far crescere un capitale di fiducia rappresentano variabili decisive per assicurare funzionalità ai processi decisionali locali⁹.

Non è, però, solo una questione di persone: anche le attuali strutture organizzative delle grandi città e il disegno dei processi di lavoro richiedono nuovi orientamenti. Osservando gli organigrammi della maggior parte delle amministrazioni ci si accorge immediatamente che sono definiti in base a tradizionali divisioni funzionali e a processi di presidio di singoli servizi o singole categorie di destinatari. Ma l'aumento dell'interdipendenza sopra descritto e la propensione crescente, da parte degli amministratori, a declinare le linee politiche in progetti e iniziative rivolte al territorio inteso nelle sue articolazioni sociali complessive, rendono questa impostazione anacronistica e, per certi versi, rischiosa.

Piuttosto andrebbero favorite modalità di lavoro che mettano in stretta relazione, soprattutto nella fase ascendente delle politiche pubbliche urbane, i diversi livelli organizzativi, politici e civici: vale la pena individuare, almeno rispetto a questioni visute come particolarmente strategiche per la vita di comunità e territori, modalità di organizzazione del lavoro capaci di fare interagire team di progetto, costituiti da amministratori e funzionari appartenenti a istituzioni diverse (in alcuni casi anche associative e/o private) e capaci di affrontare in modo concreto problemi complessi che richiedono mediazione tra interessi diversi e governo delle interdipendenze.

La costituzione di strutture interfunzionali e interistituzionali temporanee, dedicate e finalizzate alla realizzazione di una specifica missione potrebbe da questo punto di vista rappresentare una soluzione coerente per il governo della complessità urbana. Probabilmente sul piano formale gli strumenti sono già attualmente disponibili ma è sul piano delle prassi, dell'attribuzione di potere decisionale e della facilità di attivazione che occorre uno sforzo significativo.

Altro passo decisivo è da compiere nella direzione del passaggio dalla prospettiva della singola organizzazione a quella del sistema comunità, che implica, per l'amministrazione cittadina, un forte ripensamento nella individuazione dei confini dei processi decisionali e operativi, attuando nuove prassi organizzative che allarghino i tradizionali

9) M. Bonaretti, P. Testa (a cura di), *Persone al lavoro*, Rubbettino (2004).

perimetri istituzionali. E questa azione di allargamento non deve essere fatta una volta per tutte, con una nuova cristallizzazione delle reciproche posizioni dei diversi soggetti, piuttosto si debbono pensare processi temporanei e flessibili che siano in grado di rileggere complessivamente, e in maniera integrata, le modalità di costruzione delle opportunità collettive a prescindere dall'attore che contribuisce a realizzare una determinata fase o attività. Solamente l'assunzione di una visione (e di una responsabilità) di sistema può consentire, anche in chiave di sussidiarietà, di favorire l'articolazione delle responsabilità sociali soggettive nella prospettiva dell'interesse generale. L'assenza di questo approccio comporta inevitabilmente il rischio di intervenire per migliorare singoli anelli della catena complessiva del valore, senza una reale consapevolezza dei risultati complessivi¹⁰.

Nel momento in cui aumentano le occasioni di apertura e confronto con l'esterno, occorre che il personale coinvolto in percorsi di mediazione sia particolarmente consapevole del proprio senso di appartenenza, valori di riferimento, motivazione, tensione all'interesse generale.

Di conseguenza, come è stato fatto per le competenze manageriali, l'investimento sull'identità professionale, sull'etica del valore pubblico, sul senso delle istituzioni e sulla conduzione dei processi decisionali dovrà, se non altro, affiancare valori dello scambio, della performance e della competizione tipici dei contesti di produzione tradizionale.

L'assenza di un riferimento chiaro in termini di missione e senso di appartenenza appare oggi come una delle principali criticità per i lavoratori pubblici che trovano maggiore ancoraggio nella propria specifica cultura professionale piuttosto che nelle organizzazioni di appartenenza. La possibilità di offrire ai lavoratori la prospettiva di identificarsi nei beni della comunità e di rafforzare il valore sociale del proprio lavoro richiede una maggiore attenzione ai processi di ascolto, informazione e comunicazione interna al sistema¹¹.

7.3 La crescita delle città tra flussi finanziari e flussi creativi: una visione unitaria per lo sviluppo della rete

Le mutate dinamiche degli assetti cittadini esigo-

10) M. Bonaretti, *Governo locale e innovazione organizzativa: le amministrazioni in trasformazione*, in "RU - Risorse umane nella PA" n.2 (2005).

11) F. Avallone, M. Bonaretti (a cura di), *Il Benessere organizzativo* Rubbettino (2003).

no, oggi, un sistema di risposta adeguato sul piano delle politiche di sviluppo e dell'economia. Come evidenziato, la forte terziarizzazione del sistema economico urbano sta trasformando le città, da centri produttivi di beni in senso stretto, in enormi giacimenti di offerta di servizi; veri e propri *centri servizio* in continua espansione. La capacità di erogare *facilities* a monte e valle del processo produttivo è uno degli elementi che maggiormente caratterizza la città contemporanea: tanto più i servizi sono di supporto alle attività meramente produttive, e tanto più sono integrati tra loro, tanto maggiore sarà la possibilità per le città di partecipare a reti di crescita e sviluppo competitivo.

A parziale giustificazione di come questa *retizzazione* competitiva sia ancora lontana dal livello ottimale, va sottolineato che gli interventi di sviluppo urbano degli ultimi 20 anni sono stati condotti in un contesto strategico caratterizzato da una palese debolezza del disegno nazionale di politica industriale. Ciò ha reso molte iniziative di sviluppo locale, per quanto auspicabili o creative, limitate nell'impatto e fortemente depotenziate. Limitate perché indipendenti dalle strategie messe in atto dalle altre città e quindi, potenzialmente in conflitto con esse; depotenziate perché scontano la mancanza di un'inequivocabile dichiarazione di obiettivi nazionali e di strumenti messi in campo per perseguirli. Di fronte ad un'economia globale in forte evoluzione nei suoi paradigmi classici non appare, quindi, peregrino dare luogo ad una concentrazione di interventi e risorse che trovino attuazione attraverso pochi, grandi progetti di sviluppo, gestiti anche al livello urbano attraverso una forte connessione di reti e potenziando le forme di partenariato pubblico-privato sia a livello orizzontale (ossia tra comuni) sia a livello verticale (ossia tra diversi livelli di governo).

Per questo motivo è importante che una rete di città sia costruita e rafforzata a partire da politiche e progetti di sviluppo economico.



Oltre che per il raggiungimento di una certa massa critica degli investimenti (evitando duplicazioni) ciò è tanto più auspicabile in quanto le città, attraverso la funzione delle sue istituzioni, trarrebbero benefici sostanziali per l'attuazione di nuovi modelli di crescita economica a partire da una chiara visione unitaria, confrontandosi su problemi e soluzioni su temi strategici e gestionali quali ad esempio: struttura di gestione e amministrazione dei singoli percorsi di sviluppo in ogni settore; definizione di bandi per lavori pubblici, finanza di progetto, regime d'aiuto; strumenti di comunicazione, negoziazione e contrattuali per partnership con il settore privato; analisi di domanda e strategie di sostenibilità per gli interventi finanziati, ecc.

Come rispondono oggi le città a tali carenze? Come affrontano la sfida dell'esigenza di non rimanere al traino sfruttando con intelligenza le opportunità della globalizzazione? La quotidianità che gli amministratori si trovano a fronteggiare è spesso delicata e comporta una compensazione di iniziative che, da un lato, favoriscano la città e dall'altro non svalutino il territorio circostante o, peggio ancora, non siano in conflitto con le strategie di altre realtà equivalenti. D'altronde, sul fronte dello sviluppo, è inevitabile che la sfida a livello paese si possa vincere solo se si decide di rispondere alle sollecitazioni di mercato come area/sistema, non come singolo nucleo cittadino.

In questo contesto il rapporto tra il comune e l'*imprenditorialità*, intesa come spinta creativa alla produttività e alla ricchezza e, quindi, la sinergia positiva che si instaura tra agglomerato urbano e aumento del benessere, amplifica i limiti della dimensione localistica. Nel Rapporto si è visto come le città siano i luoghi di concentrazione del talento, come il flusso migratorio delle capacità e delle idee converga verso i centri direzionali del Paese, stabilendosi laddove ha più opportunità di essere valorizzato. Qual è dunque la risposta di cui il paese ha bisogno rispetto al potenziale ancora inespresso delle nostre città e quale la chiave che le città hanno per gestire l'intreccio complesso tra locale, nazionale e globale? Un sistema urbano





dotato di visione strategica può identificare e rafforzare il proprio percorso di rilancio? Riteniamo di sì e riteniamo che esso posseda, inoltre, la capacità di equilibrare lo sviluppo economico con quello sociale, garantendo equità nella distribuzione della ricchezza e sopperendo alle situazioni di emergenza o di instabilità con specifici interventi di sostegno.

E', d'altronde, opportuno sottolineare che la sola attrazione di flussi finanziari all'interno di un dato contesto urbano non sia di per sé sufficiente a garantire la crescita continua e lo sviluppo di un territorio: cruciale in questo senso diventa la capacità di attivare una connessione tra le risorse economiche e finanziarie e lo spazio di opportunità attivate - di nuovo - dal contesto di rete.

E' vero, poi, che le città hanno un ruolo importante nell'attivazione delle risorse private. In merito alla partecipazione, o compartecipazione, dei privati ai processi attuativi dello sviluppo e dell'economia locale va evidenziato che le città - per le loro economie di scala, disponibilità di reti infrastrutturali, densità di popolazione e concentrazione di redditi, prodotto e consumo - sono contesti territoriali che possono prestarsi più di altri a diventare luoghi di sperimentazione per nuovi approcci e strumenti di partnership pubblico-privato, essenziali alla crescita economica locale.

Allo stesso tempo, è altresì importante che di un territorio si approfondiscano storia, evoluzione, funzionamento e struttura in un'ottica di crescita armonica. Né pare fuori luogo porre al centro di un progetto di crescita e sviluppo per creare città competitive, la sostenibilità come obiettivo simultaneo di scienza e ricerca, attori economici e apportatori di flussi finanziari, istituzioni e cittadini, che agendo determinano il "perpetuo movimento" di regole dell'organismo civico¹². Emerge, in questa interpretazione, la centralità delle agglomerazioni urbane per il sistema paese in una logica di crescita ed integrazione che persegue un processo

di sviluppo unitario e che operi sulle tre dimensioni di economia, società e territorio.

Alla luce di quanto detto finora, dunque, è possibile riassumere che la produzione del valore all'interno della città passa attraverso la concentrazione di mezzi finanziari, attratti da determinate condizioni (stabilità, politica fiscale, dinamicità, originalità dell'offerta, ecc.), capaci di mettere insieme le competenze necessarie allo sviluppo (imprese, saperi, tecnologie, distribuzione, qualità della vita, ecc.) e che vengono reperiti sia localmente sia a livello globale. La città stessa, in questo contesto, diviene attore economico e protagonista dello sviluppo anche sociale che non sottovaluta né trascura le conseguenze delle proprie iniziative. I nuovi sistemi urbani, che si dotano di un lungimirante percorso strategico, possono superare le criticità delle città post industriali, e fungere da attivatori di un modello economico e sociale in grado di ribaltare le sorti del territorio, dei suoi abitanti e dei suoi *city users*.

In un simile contesto non va sottovalutata, in quanto sempre più stretta, la relazione tra qualità della vita e crescita economica. Ove un'adeguata qualità della vita degli abitanti della città costituisce un fattore chiave di attrattività e di crescita di cui gli amministratori devono avere coscienza. La qualità della vita attrarrà talenti e questi talenti produrranno sviluppo. Interventi finalizzati ad accrescere il livello di qualità investono sfere di crescita e di sviluppo del tessuto economico di un'amministrazione poiché si tratta di interventi che hanno la capacità di attrarre investimenti e ricchezza in termini finanziari e di creatività; questi elementi innestano, a loro volta, un circolo virtuoso di sviluppo e competitività.

Questo anche per assecondare l'esigenza di una

12) M. Cremaschi, *Policentrismo e Competitività: paradossi "scalari" delle politiche comunitarie*.

<http://www2.iuav.it/dp/convegni/2005/Cremaschi.pdf>

visione non esclusivamente economicista della gestione della città: abbiamo visto come un approccio strategico e aziendalista in senso puro nell'affrontare i servizi e i bisogni di una conurbazione, se dal lato della mera efficienza del rapporto risorse/risultati appare auspicabile, risulta, invece, poco lungimirante da un punto di vista di *governance* complessiva del territorio. Creare ricchezza a livello globale e duraturo non si deve limitare a migliorare i singoli settori dello sviluppo ma significa amalgamare con criterio le energie e gli investimenti messi a disposizione dai singoli attori, tenendo ben presente che tali attori agiscono all'interno di un sistema di "regole dinamiche".

Una possibile risposta alle sfide poste dalla globalizzazione è, dunque, usando una metafora di mercato, considerare la città come un bene di consumo che richieda una dedicata strategia di mercato per attrarre capitali, tangibili e non, nazionali ed internazionali, un luogo in cui la possibilità di avviare un progetto competitivo per lo sviluppo dipenda dalla capacità di attivare e sfruttare la rete. Senza poi trascurare come, in un contesto globalizzato e di competitività plurilivello, l'impegno profuso sul fronte della crescita economica non possa essere disgiunto da un piano strategico altrettanto chiaro in termini di coesione, sostenibilità, servizi collaterali e visione consapevole dell'"intelligenza territoriale" di un dato intervento¹³.

Questo soprattutto per evitare che, come a volte accade, la crescita metropolitana del territorio asseconi una certa casualità di sviluppo e progresso che finisce col condurre ad un modello di città non sostenibile e, a lungo andare, antieconomica ed energivora.

E', infine, opportuno ricordare in questa sede come, nel Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, quello della crescita strategica delle città rappresenti un obiettivo esplicitamente manifestato e che le sfide complesse delle politiche urbane richiedano una forte capacità di "integrazione di soggetti, strumenti e risorse da sostenere, con la flessibilità più appropriata, in relazione alle specificità dei singoli ambiti di intervento"¹⁴.

Gli obiettivi, in questo lo stesso QSN è particolarmente chiaro, devono essere coniugati in una visione unitaria che sia volta a favorire la massima

13) Sviluppare l'intelligenza territoriale significa, quindi, raccogliere informazioni e dati sui diversi processi e fenomeni attivi sul territorio, utilizzare strumenti per la loro analisi e diffusione, con l'obiettivo di accrescere il livello di know-how delle persone e delle organizzazioni presenti sul territorio, e utilizzare questo know-how nella ricerca di strategie per la governance territoriale e lo sviluppo competitivo.

integrazione degli interventi. E' un nuovo tipo di cooperazione, quindi, quella di cui hanno bisogno le città italiane: uno sforzo di integrazione di iniziative che forniscano contributi alla crescita su più fronti, con approcci diversi e proposti da tutti i protagonisti della vita del territorio.

7.4 La manutenzione dei beni comuni: una palestra per una nuova cittadinanza urbana

Un elemento chiave nel governo delle città, come si evince anche dalle pagine di questo Rapporto, sta nella capacità di prendersi cura di quel patrimonio indivisibile di risorse, materiali e immateriali, che plasmano l'identità di ogni contesto urbano, in altre parole i suoi "beni comuni": la vivibilità urbana, la fiducia negli scambi sociali, un saper fare diffuso¹⁵. La manutenzione dei beni comuni è una sfida difficile, perché si tratta di beni facilmente esposti al degrado ed alla distruzione, come del resto le cronache non mancano di sottolineare (si pensi al tema della gestione dei rifiuti o ai fenomeni di vandalismo).

La tutela dei beni comuni non è un compito che le amministrazioni possono affrontare da sole. Per prendersi cura dell'ambiente, della mobilità, della sicurezza, dell'educazione, della socialità è indispensabile poter contare su una solida "dimensione civica" (civicness¹⁶) che si esprima non solo nel momento delle decisioni, ma trovi spazi di azione pratica nella vita quotidiana.

Lo sviluppo della dimensione civica è stato in Italia, per molti anni, un tema trascurato. Non pochi, ancora oggi, ritengono questa una strategia di nicchia, adatta forse ai cosiddetti "ceti medi riflessivi", ma velleitaria e comunque inadeguata rispetto alla pesantezza dei problemi da affrontare. Contribuisce a rafforzare questo pregiudizio una diffusa e crescente sfiducia nei cittadini italiani, registrata del resto da molti sondaggi e indagini comparative, in una linea di continuità con il vecchio "familismo amorale" di Banfield. Lo scetticismo non fa che alimentare nuova sfiducia. Sottovalutando le potenzialità della dimensione civica nel governo urbano non si accantona semplicemente una potenziale risorsa ma questa risorsa si indebolisce sempre di più, alimentando, di fatto, un circolo vizioso.

Eppure, al di là delle valutazioni di merito sulle

14) Si veda QSN, priorità 8.

15) C. Donolo, *L'intelligenza delle istituzioni*, Feltrinelli, Milano (1997).

16) Si mantiene il termine "civicness" perché, rispetto al termine italiano "civismo", la "civicness" fa riferimento ad una più ampia area di significati che riguarda non solo il rispetto delle regole di civile convivenza e le virtù civiche dei singoli individui (civility), ma l'integrazione tra senso civico, qualità delle istituzioni, cittadinanza attiva.

virtù civiche degli italiani, una più attenta analisi dovrebbe spingere chi governa le città a porre il tema della *civicness* e della crescita del capitale sociale tra i temi cruciali della strategia di sviluppo. E' ormai matura la consapevolezza, su scala internazionale, non solo tra i sociologi ma anche tra gli economisti, che il capitale sociale rappresenta una risorsa indispensabile alla crescita di una città, per la sua competitività, così come per la capacità di generare e di attrarre investimenti ad altro valore aggiunto.

L'intensità della *civicness* non è data una volta per tutte; è frutto di scelte, di pratiche sociali e politiche, di consuetudini. Il governo delle città può giocare un ruolo significativo nel sostegno e nel rafforzamento della *civicness* territoriale. Sono già oggi numerosi gli esempi che lo testimoniano, ma si tratta ancora di una strada assai poco esplorata. Quello che si rende necessario è un cambiamento profondo nel ruolo e nelle funzioni del governo cittadino: abbandonare un preteso "monopolio" di intervento nello spazio pubblico e accettare, piuttosto, di assumere il ruolo di facilitatore e di catalizzatore di risorse, è secondo alcuni, l'unico modo possibile di governare per il futuro¹⁷. Promuovere una rinnovata capacità di ascolto e cogliere, nel concreto, quale contributo alla vita della città può venire dal sostegno all'autonoma iniziativa dei cittadini nel campo dell'ambiente, della mobilità, della sicurezza, dell'educazione, della cultura, del welfare, dello stesso funzionamento e della valutazione dei servizi pubblici¹⁸.

La cornice di questa profonda riforma necessaria sul terreno della governance locale è senza dubbio rappresentata dal Titolo V della Costituzione, con l'articolo 118¹⁹. Del nuovo dettato costituzionale si possono dare - e sono state date - interpretazioni riduttive, quasi si stabilisse un ritirarsi delle responsabilità istituzionali pubbliche e un mero rafforzamento dei processi di esternalizzazione. Ma queste letture non danno conto dell'effettivo salto di paradigma che si è venuto invece a determinare. Ciò che prospetta l'articolo 118 è, infatti, una nuova combinazione, avanzata, tra responsabilità istituzionali e responsabilità civiche. Si apprende e si agisce insieme, governanti e governati. La sussidiarietà diviene, di fatto, principio di un movimento circolare nella sfera pubblica, uscendo dal tradizio-

nale schematismo alto-basso²⁰. E tutto questo accade prioritariamente nella dimensione locale, dove la *civicness* si esprime nel concreto.

Si può avere più o meno fiducia nel percorso prefissurato ma con lucidità occorre riconoscere che non vi sono allo stato molte strade alternative di fronte ai fenomeni che caratterizzano oggi la condizione urbana, il riemergere dei localismi, i conflitti sociali, etnici e religiosi, l'insicurezza, la solitudine, l'impatto della globalizzazione nella vita quotidiana, i rischi ambientali. A meno che non si consideri seriamente percorribile una gestione tutta autoreferenziale di questi processi, magari rafforzata dall'introduzione continua di nuove regole e divieti e di nuovi strumenti di controllo dell'ordine pubblico.

20) G.Cotturri, *Culture e soggetti della sussidiarietà* in C.Magnani (a cura di), *Beni pubblici e servizi sociali in tempi di sussidiarietà*, Giappichelli, Torino 2007.

17) R. D. Putnam, *La tradizione civica nelle regioni italiane*, Mondadori, Milano (1993).

18) G.Moro, *Azione Civica. Conoscere e gestire le organizzazioni di cittadinanza attiva*, Carocci, Roma (2005).

19) L'articolo 118 della Costituzione, quarto comma: "Stato, Regioni, Città metropolitane, Province e Comuni favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà".



Una strategia possibile per costruire le basi di una nuova convivenza tra chi prende e prenderà parte alla vita di una città (come residente o come city user) è data da un esercizio avanzato della sussidiarietà orizzontale.

La manutenzione dei beni comuni può rappresentare una palestra importante per il rafforzamento della dimensione civica locale, con il carico di responsabilità che questo comporta, per i vecchi così come per i “nuovi cittadini”. Per questi ultimi,



giunti in Italia da paesi diversi, questa palestra può rappresentare il primo e determinante luogo di acquisizione della nuova cittadinanza, su un piano di pari dignità, di esercizio di diritti così come di doveri civici.

Nel concreto, l'orientamento alla civiness per il governo locale può tradursi in una rilettura del proprio sistema decisionale, nel rafforzamento delle strategie di ascolto e di comunicazione con i cittadini, nella valorizzazione degli istituti di partecipazione e delle pratiche di co-progettazione, nel sostegno all'auto-organizzazione civica per lo svolgimento di funzioni pubbliche, tramite la messa a disposizione di spazi, strumenti, servizi, opportunità di impegno. Non tanto singole ed episodiche iniziative, comunque meritevoli e importanti, ma l'assunzione di un punto di vista secondo il quale, in tutte le politiche della città, i cittadini, singoli e associati, non siano più considerati i destinatari di una politica pubblica, ma soggetti attivi nel processo di definizione, attuazione e valutazione della politica stessa.

Si tratta, in sostanza, di porre le basi perché la città del futuro possa essere qualcosa di più e di diverso dalla somma delle biografie degli individui che la vivono; adoperarsi affinché il senso di appartenenza, il radicamento al territorio, non si traducano in pericolose chiusure identitarie, ma siano piuttosto la base per la costruzione di una nuova cittadinanza condivisa.

Appendice metodologica

La metodologia per la rilevazione del PIL comunale

Tra i vari approcci di stima indiretta per la disaggregazione di serie temporali, i metodi che fanno uso di indicatori di riferimento partono dal contributo di Chow e Lin (1971) per ricavare da osservazioni disponibili a bassa frequenza osservazioni temporalmente disaggregate. In questo lavoro si fa uso di una metodologia analoga, sviluppata da Bollino (1998) ed estesa in Berrettoni *et al.* (1999) per la disaggregazione di serie temporali nella dimensione spaziale. La tecnica econometrica con indicatori è in generale una procedura a due stadi: nel primo si stima la relazione econometrica tra la serie aggregata che si vuole attribuire regionalmente (Y) e uno o più indicatori del dato in esame (X) anch'essi aggregati, ma disponibili disaggregati per le diverse macroaree; nel secondo, i parametri della stima aggregata sono utilizzati come coefficienti da attribuire all'indicatore disaggregato, per risalire al dato regionale ignoto. Nell'esercizio empirico, le serie degli impieghi bancari su base comunale sono state utilizzate come indicatori per disaggregare le corrispondenti serie di valore aggiunto. Considerando l'esplicitazione della relazione disaggregata come un *pooling* di dati cross-section (Maddala, 1994) si ha

$$y_t = x_{it} \beta_{it} + u_{it}$$

dove y_{it} è la serie dei dati disaggregati (incognita), x_{it} ($i=1...4$ indica la macroarea) è una matrice di indicatori anch'essi disaggregati e u_{it} è l'errore. Il metodo dell'indicatore è ottimale in quanto è derivato dalla soluzione di un problema di minimizzazione vincolata (Lupi e Parigi, 1996, p. 18). Il metodo suppone che al livello disaggregato la relazione tra indicatore e fenomeno sia stabile. L'inferenza su β è effettuata allora a partire dalla relazione aggregata

$$Y_t = X_t \beta + U_t$$

dove $Y_t = B y_{it}$ e $X_t = B x_{it}$ e $U_t = B u_{it}$, B è una opportuna matrice di aggregazione e $\text{Var}(U) = W = \text{Var}(BVB')$. Al primo stadio dall'equazione aggregata si ricava lo stimatore GLS

$$b = (X_t' W^{-1} X_t)^{-1} X_t' W^{-1} Y_t$$

Successivamente il coefficiente b viene utilizzato per calcolare il previsore ottimale del dato regionale (y_t) per data struttura degli errori sotto il vincolo di additività, dove $G = VB'W^{-1}$ è la matrice che attribuisce l'errore aggregato stimato a ciascuna macroarea.

I Sistemi Locali del Lavoro

I Sistemi Locali del Lavoro (SLL), individuati dall'Istat in occasione del 14° Censimento generale della popolazione, sono definiti in base ai dati relativi agli spostamenti quotidiani per motivi di lavoro. I SLL rappresentano i luoghi della vita quotidiana della popolazione che vi risiede e lavora. Si tratta

di unità territoriali costituite da più comuni contigui fra loro, geograficamente e statisticamente comparabili. I SLL rappresentano quindi uno strumento di analisi appropriato per indagare la struttura socio-economica dell'Italia secondo una prospettiva territoriale.

Prezzi concatenati

Si tratta di una metodologia introdotta dall'Istat in cui le misure in volume vengono ottenute sulla base dei prezzi dell'anno precedente. L'elemento più qualificante degli indici a catena è che, a differenza di quelli a base fissa, le misure di prezzo e di volume di ciascun anno vengono ottenute sulla base di un sistema di ponderazione variabile di anno in anno, al quale è più probabile che gli operatori economici si riferiscano rispetto ad un sistema fisso di valutazione. In questo modo il concatenamento garantisce una più accurata misura della crescita economica poiché utilizza una struttura di prezzi aggiornata annualmente e quindi più attinente con le dinamiche reali dei fenomeni economici.

Bibliografia

- AA.VV., *La città plurale. Trasformazioni urbane e servizi interculturali*, Emi, 01/2006
- Agenzia del Territorio - Osservatorio Mercato Immobiliare, *Rapporto Immobiliare 2007*, 2007
- Amendola G. (a cura di), *Città, Criminalità, Paure. Sessanta parole chiave per capire e affrontare l'insicurezza urbana*, Liguori Editore, 2008
- Amendola G., *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Editori Laterza, 2008
- Apat, *Rapporto rifiuti*, 2007
- Asstra/Isfort, *Così è se vi pare. V Rapporto sulla mobilità urbana in Italia*, 2008
- Banca d'Italia, *Statistiche sull'intermediazione - Bollettino statistico Banca d'Italia 2007*, 2008
- Banca d'Italia, *Statistiche sull'intermediazione - Bollettino statistico Banca d'Italia 2000*, 2007
- Bauman Z., *Vita liquida*, Laterza, 2006
- Bauman Z., *Homo consumens. Lo sciame inquieto dei consumatori e la miseria degli esclusi*, Centro Studi Erickson, 2006
- Bauman Z., *Fiducia e paura nella città*, Bruno Mondadori, 2005
- Berlinguer G., *Malaria urbana. Patologia delle metropoli*, Feltrinelli, 1982
- Berrettoni, P., Delogu, R., Pappalardo C. e P. Piselli (1999), *Una ricostruzione omogenea di dati regionali: conti economici e reddito disponibile delle famiglie 1970-1995*, Banca d'Italia, Temi di Discussione n. 346/1999
- Boatti G., *L'Italia dei sistemi urbani*, Electa 2008
- Bollino, C. A. (1998), *L'utilizzo di tecniche di disaggregazione con indicatori per le stime di serie economiche territoriali*, in "Statistica Applicata", vol. 10, n. 1
- Bonaglia F., Goldsterin A., *Globalizzazione e sviluppo*, Il Mulino, 2008
- Bonomi A., *Il rancore. Alle radici del malessere del nord*, Feltrinelli, 2008
- Borja J. e Castells M., *La città globale*, De Agostini, 2002
- Borja J., Castells M., *La città globale. Sviluppo e contraddizioni delle metropoli nel terzo millennio*, Istituto Geografico De Agostani, 2002

Camagni R., *Città, governance urbana e politiche urbane europee*, articolo tratto dall'Electronic journal DISP del 02/07/2003, (www.orl.arch.ethz.ch)

Capello R., *Economia regionale. Localizzazione, crescita regionale e sviluppo locale*, Il Mulino, 2004

Capriati M., *Expenditure in R&D and local development: an analysis of Italian provinces*, ERSA conference papers from European Regional Science Association, 2005

Castells M., *L'età dell'informazione: economia, società e cultura*, Università Bocconi (edizione originale: *The information Age: Economy, Society and Culture*, Blackwell 1996)

Chow, G. e A. L. Lin (1971), *Best Linear Unbiased Estimation, Distribution and Interpolation of Time Series by related Series*, in "Review of Economics and Statistics", vol. 53, n. 4

Cittalia, *I Comuni e la questione abitativa. Le nuove domande sociali, gli attori e gli strumenti operativi*, 2008

Cotec - Fondazione per l'innovazione tecnologica, *Il libro verde sull'innovazione, Come rilanciare l'innovazione in Italia*, Roma, 2008

Cresme Ricerche, *Ricerche e indagini per la qualità urbana*, 2008

D'Albergo E., Lefèvre C., *Le strategie internazionali delle città*, Il Mulino, 2007

Diamanti I., *Una generazione in libertà vigilata*, Repubblica 19 dicembre 2007

Economist Intelligence Unit (EIU), *Quality-of-life index*, 2005

Enac, *Dati di traffico 2007*, 2007

Eurostat, *Crime and Criminal Justice*, rivista *Statistic in Focus* "Population and social condition", n.19 2008

Eurostat, *Education and training indicators*, 2007

Ferrari S., Guerrieri P., Malerba F., Mariotti S., Palma D. (a cura di), *L'Italia nella competizione tecnologica internazionale. Quinto rapporto*, Franco Angeli, Milano, 2007

Florida R., *L'ascesa della nuova classe creativa*, Mondadori, Milano, 2003

Galdini R., *Reinventare la città. Strategie di rigenerazione urbana in Italia e in Germania*, Franco Angeli, 2008

INU, *Rapporto dal territorio*, 2007
(www.inu.it/inuedizioni/download/schede/SchedaRapp2007.pdf)

ISFORT, *Il trasporto urbano su rotaia in Italia*, 2006

Istat, *Capacità e movimento degli esercizi ricettivi*, 2008

Istat, *Conti provinciali 2005*, 2008

Istat, *Geodemo* 2008

Istat, *I Sistemi Locali del Lavoro*, 2008

Istat, *Geodemo* 2007

Istat, *I Sistemi Locali del Lavoro*, 2007

Istat, *Osservatorio ambientale sulle città*, 2007

Istat, *Statistiche dei trasporti 2004*, 2007

Istat, *Atlante Statistico dei Comuni*, 2006

Istat, *Gli stranieri nella rilevazione sulle forze di lavoro*, 2006

Istat, *Osservatorio ambientale sulle città*, 2006

Istat, *La ricerca e sviluppo in Italia*, 2005

Istituto Tagliacarne e Unioncamere, *Atlante della competitività delle Province e delle Regioni*, 2007

Le Galès P, *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, 2007

Lupi, C. e G. Parigi G., *La disaggregazione temporale di serie storiche economiche: un approccio econometrico*, Quaderni di Ricerca Istat, n. 3, 1996

Maddala, G. S. (1994), *Some Problems Arising in Pooling Cross-section and Time Series*, in "Econometric Methods and Applications", Cambridge, Cambridge University Press

Marcelloni M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea*, F. Angeli, 2005

Mariotti S., *Globalizzazione e città: le lepri del capitalismo*, 2006

Martinelli M., Serrechia M., *Studio della diffusione di Internet in Italia attraverso l'uso dei nomi a dominio*, ICT - Consigli Nazionale delle Ricerche, 2004

Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - Ufficio di Statistica, *Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture*, 2008

Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - Ufficio di Statistica, *Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture*, 2005

Ministero delle Infrastrutture, Nomisma, *Rapporto la condizione abitativa in Italia*, 2007

Ministero dell'Interno, *Rapporto sulla criminalità in Italia* 2006

Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, Ufficio di Statistica Istruzione, 2008

Ministero dell'Università e della Ricerca - Ufficio di Statistica, *L'università in cifre 2000-2007*, 2007

- Ministero per i Beni e le Attività Culturali, *Numero di posti nelle sale cinematografiche*, 2008
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali, *Visitatori e introiti di Musei, Monumenti e Aree Archeologiche Statali*, 2008
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali, *Biblioteche Pubbliche Statali*, 2006
- Momigliano F., Siniscalco D., *Note in tema di terziarizzazione e deindustrializzazione*, in *Moneta e Credito*, n. 138, pp. 143-181, 1982
- Nuvolati G., *La Qualità della vita delle città, Metodi e risultati delle ricerche comparative*, Dipartimento di sociologia e ricerca sociale, Università Milano Bicocca Milano, 1998
- OECD, *Main Science and Technology Indicators (MSTI): 2008/1*, 2008
- OECD, *Regions at a Glance*, OECD publications, Parigi, 2005
- OPMUS - ISFORT, *Piani e politiche delle città italiane e europee*, 2008
- Osservatorio Banda Larga, *Between* 2008
- Orsi W., *Progettare insieme la qualità della vita. Il cittadino protagonista di un'altra globalizzazione*, Franco Angeli, Milano, (2003)
- Peratoner A., Zatti A., *La qualità della vita. Filosofi e psicologi a confronto*, Franco Angeli, 2002
- Putnam R. *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. Princeton University, Press: Princeton, 1993
- Risso E., *Città da vivere. Italia 2006. Dalla metropoli al borgo*, Edizioni Anci Servizi, Roma, 2006
- Sassen S., *Le città nell'economia globale*, Il Mulino, 2003
- Sassen S., *Una sociologia della globalizzazione*, Piccola Biblioteca Einaudi 2008
- Schifini D'Andrea S., *Qualità della vita: misure, teorie, modelli. Contesti di qualità della vita. Problemi e misure*, Franco Angeli, 1999
- Sen A., *Commodities and Capabilities*, Amsterdam, North-Holland, 1985
- SIAE, *L'attività di spettacolo*, 2008
- Sirgy M.J., Rahtz D., Samli A.C., *Advances in Quality-Of-Life Theory and Research*, Kluwer Academic Publishers, 2003
- Sirilli G. *Will Italy meet the ambitious European target for R&D expenditure? Natura non facit saltus*, "Technological Forecasting and Social Change", vol. 71, N. 5, 2004
- Società Geografica Italiana, *Rapporto Annuale 2008. L'Italia tra malessere e trasfigurazione*, 2008

- Stiglitz J., E., *La globalizzazione che funziona*, Einaudi 2006
- Tinagli I., *Talento da svendere*, Einaudi 2008
- Tinagli I., Florida R., *L'Italia nell'era creativa*, 2005
- Turner R.K., Pearce D.W., Bateman I., *Economia ambientale*, Il Mulino, 2003
- UN Habitat, *State of the world's cities 2006/2007*
- UNEP, *The Urban Environment Newsletter*, Settembre 2007
- Unioncamere - Infocamere, *Rapporto Movimprese 2008*, 2008
- Unioncamere - Infocamere, *Rapporto Movimprese 2007*, 2007
- United Nations - Department of Economic and Social Affairs, Population Division, *World Urbanization Prospects: The 2003 Revision*, 2004
- Vitali O., Merlini A., *La qualità della vita: metodi e verifiche*, in Rivista italiana di economia demografica e statistica, 1999
- Zapperi S., Sylos Labini F., *Lo tsunami dell'università italiana*, CNR Roma, 2006

Finito di stampare
nel mese di novembre 2008

Cittalia - Centro europeo di studi e ricerche per i comuni e le città

è la Fondazione dell'Anci che sviluppa indagini e analisi scientifiche sulle politiche urbane. La sua missione è quella di affiancare l'Associazione e i comuni italiani nella individuazione di risposte alle sfide del cambiamento economico e sociale che le città e le comunità locali stanno affrontando.

E' un centro di accumulazione, analisi e diffusione di conoscenze e competenze sulle principali tematiche urbane: i sistemi di welfare e di convivenza sociale; la sostenibilità energetica e ambientale; le politiche di sviluppo e innovazione.

Le attività sono condotte da un gruppo di ricercatori interni e da un ampio network di esperti che operano all'interno dei Comuni, delle istituzioni, dell'Università e della consulenza.

Il lavoro di Cittalia viene diffuso attraverso la produzione di indagini, report d'analisi, dossier documentali, paper, comunicazione on line. Cittalia intreccia l'attività di analisi e riflessione con l'elaborazione di idee, linee di policy e proposte per il governo dei fenomeni urbani.

CITTALIA

00186 Roma
Via dei Prefetti 46
www.cittalia.it

ISBN 978-88-6306-004-1



9 788863 060041 >