



BOLOGNA 2050
PIANO STRATEGICO
METROPOLITANO

PIANO STRATEGICO METROPOLITANO

Documento Preliminare

ottobre 2026



SOMMARIO

01. “COSA SARÀ?” – PIANO STRATEGICO METROPOLITANO	5
02. IL PERCORSO	6
03. UN TERRITORIO CAPACE DI ATTUARE: L’ESPERIENZA DEL PNRR.....	8
04. LE DUE SFIDE PER BOLOGNA 2050.....	10
4.1 – LA SFIDA DEMOGRAFICA: PIÙ GIOVANI E NUOVO BENESSERE PER TUTTE LE GENERAZIONI.....	10
4.2 – LA SFIDA DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO: ADATTAMENTO, SICUREZZA E COESIONE SOCIALE.....	12
05. LE PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO: DALLE SFIDE ALLE GRANDI SCELTE METROPOLITANE.....	14
5.1 PIANO PER L’ADATTAMENTO CLIMATICO E LA PROTEZIONE DELLA COMUNITÀ	15
5.1.1 – INDIRIZZI STRATEGICI	15
5.1.2 – LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO	16
a) MITIGAZIONE E ADATTAMENTO: UNA STRATEGIA CLIMATICA METROPOLITANA	16
b) INTERVENTI METROPOLITANI POST ALLUVIONI.....	18
c) LE ATTIVITÀ E GLI INVESTIMENTI NELL’AREA METROPOLITANA A CONTRASTO DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO	19
d) NUOVA PROTEZIONE CIVILE METROPOLITANA.....	20
5.2 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER LA CITTÀ METROPOLITANA DEI 15 MINUTI: ORGANIZZARE MOBILITÀ E PROSSIMITÀ PER GARANTIRE IL DIRITTO ALLA SALUTE, ALL’ABITARE, ALLO STUDIO, AL LAVORO	21
5.2.1 – INDIRIZZI STRATEGICI	24
5.2.2 – LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO	25
a) PIANIFICARE INSIEME SVILUPPO URBANO, TERRITORIO E MOBILITÀ A PARTIRE DA CASA E SERVIZI ATTORNO A TPM E BICIPOLITANA	25
I – I Centri di Mobilità come nuovi nodi urbani metropolitani e porte di accesso al territorio.....	26
b) LE SCELTE FUTURE DEL TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO: RETI, INVESTIMENTI E POLITICHE TARIFFARIE	27
I – La rete tranviaria: da due a quattro linee	28
II – Il Servizio Ferroviario Metropolitano: aumento frequenze, realizzazione linee passanti.....	29
III – Metrobus e nuovi interventi: il sistema su gomma del futuro	30
IV – Politiche tariffarie: accessibilità come condizione di equità.....	30
V – Posizionamento nazionale e nascita del Fondo Metropolitano per la Mobilità	31
VI – Gli obiettivi di decarbonizzazione della flotta metropolitana.....	32

c) LA BICIPOLITANA: UN'INFRASTRUTTURA METROPOLITANA PER CONNETTERE E QUALIFICARE IL TERRITORIO.....	32
d) VERSO UN SISTEMA INNOVATIVO DI MOBILITÀ METROPOLITANA: DALLA RACCOLTA DATI ALLA GUIDA AUTONOMA.....	33
I - I dati come infrastruttura di governo della mobilità metropolitana.....	33
II - Prospettive della guida autonoma per Bologna metropolitana.....	34
5.3 ABITARE BOLOGNA: DIRITTI, POLITICHE E MODELLO DI SVILUPPO NELLA CITTÀ METROPOLITANA	35
5.3.1 - GLI INDIRIZZI STRATEGICI.....	41
5.3.2 - LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO	44
a) PROGRAMMA METROPOLITANO DELL'ABITARE.....	44
I - Il diritto allo studio nel Programma metropolitano dell'Abitare	44
1 - Un fondo comunale e metropolitano stabile per il diritto allo studio	46
2 - Il Campus internazionale modello Cité Universitaire:	46
3 - Il Piano ERP Sfitto Zero regionale da 300 milioni:.....	46
4 - La quota di Edilizia Residenziale Sociale prevista dal PUG del Comune di Bologna:	46
II - Alloggi accessibili per il personale sanitario	47
b) ATLANTE METROPOLITANO CASA-SERVIZI-MOBILITÀ	47
5.4 UN SISTEMA TERRITORIALE DELLA SALUTE: ONE HEALTH E SALUTE IN TUTTE LE POLITICHE	47
5.4.1 - INDIRIZZI STRATEGICI.....	48
5.4.2 - LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO	50
a) DATI E SALUTE: PIATTAFORMA DINAMICA E INTEROPERABILITÀ	50
b) RETE DELLE CASE E DEGLI OSPEDALI DI COMUNITÀ E PUNTI UNICI DI ACCESSO	51
c) CITTÀ DELLA SALUTE.....	52
d) ALLOGGI ACCESSIBILI E ATTRATTIVITÀ PER IL PERSONALE SANITARIO	53
5.5 RETE METROPOLITANA PER LA RICERCA E L'INNOVAZIONE: BOLOGNA COME PORTA DI ACCESSO PER IL SISTEMA DELL'INNOVAZIONE EUROPEO E ITALIANO: UN NUOVO POSIZIONAMENTO INTERNAZIONALE	53
5.5.1 - LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA: INSIEME PER LE GENERAZIONI FUTURE	55
5.5.1.1 - INDIRIZZI STRATEGICI.....	55
5.5.1.2 - LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO	56
a) LA RETE METROPOLITANA PER L'ETÀ DELLA TRANSIZIONE: DAI 14 AI 24 ANNI.....	57
b) IL PATTO METROPOLITANO PER LA PERMANENZA DEI GIOVANI TALENTI	58
c) IL FONDO METROPOLITANO PER L'IMPRENDITORIA E IL LAVORO AUTONOMO UNDER 35	58
5.5.2 - LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA: L'INFRASTRUTTURA FISICA E TECNOLOGICA CHE ACCOMPAGNA IL CAMBIAMENTO	60
5.5.2.1 - INDIRIZZI STRATEGICI.....	60
5.5.2.2 - LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO	61

a) IL TEK DISTRICT: TRA INVESTIMENTI FIERISTICI, SPORTIVI, UNIVERSITARI E UNA NUOVA LINEA FERROVIARIA CHE ATTRAVERSA LA CITTÀ.....	61
I – Un campus modello Cité Universitaire.....	62
II – Nuovo Stadio	62
III – Parco Nord.....	63
b) BOLOGNA PLATFORM: LA CITTÀ COME PIATTAFORMA GLOBALE PER UN'AI AL SERVIZIO DELLE PERSONE E LA PROMOZIONE DELL'INTELLIGENZA DEMOCRATICA.....	63
5.5.3 – LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA: L'ECONOMIA METROPOLITANA TRA LAVORO, DATI E TERRITORIO.....	64
5.5.3.1 – INDIRIZZI STRATEGICI.....	64
5.5.3.2 – LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO	66
a) PROGETTI PER APPENNINO E PIANURA: INDUSTRIA, PATRIMONIO CULTURALE E PROSSIMITÀ ...	66
b) PROGETTO GALVANI	67
c) BOLOGNA TI SOSTIENE	68
d) UN PATTO PER UN'AGRICOLTURA METROPOLITANA: DALLA CONCENTRAZIONE ALLA GIUSTA MISURA.....	69
06. I FATTORI ABILITANTI: RIORDINO ISTITUZIONALE E SOCIETÀ PARTECIPATE	73
6.1 UN NUOVO RAPPORTO TRA CITTÀ METROPOLITANA E REGIONE: RIORDINO TERRITORIALE E NUOVO PROTAGONISMO DEGLI ENTI LOCALI	73
6.1.1 – IL PERCORSO DI RIORDINO CON LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	74
6.2 SOCIETÀ PARTECIPATE: CAPITALE PUBBLICO, IMPATTO METROPOLITANO	77
6.2.1 – IL PERCORSO CON LE SOCIETÀ PARTECIPATE	77
6.2.2 – GLI INDIRIZZI STRATEGICI	77
6.2.3 – DALLE PARTECIPATE AL PSM: POSSIBILI CONTRIBUTI.....	78
6.3 LA NATURA DEL PIANO STRATEGICO: UN PROCEDIMENTO PARTECIPATIVO CHE GENERA CORRESPONSABILITÀ ISTITUZIONALE	80
ALLEGATI.....	82

01. "COSA SARÀ?" – PIANO STRATEGICO METROPOLITANO

Nel nostro tempo, il futuro delle comunità risiede nella loro capacità di **reinventarsi** e impegnarsi per un **mondo migliore**. Comunità chiamate a rimanere **coese** in un mondo segnato da **pressioni interne ed esterne, crisi ricorrenti, conflitti internazionali** e poteri che accumulano **ricchezze e tecnologie**, spesso senza curarsi delle conseguenze sull'**umanità** e sull'**ecosistema naturale**.

In un'epoca in cui le controversie internazionali sono tornate a essere regolate dalle **guerre**, dalla **paura** e dall'**uso della forza**, sentiamo l'esigenza di organizzare la **speranza** a partire dal **protagonismo delle cittadine e dei cittadini** e dalle energie positive delle **città possibili**: città fondate sulla **cultura della pace** e della **non violenza**, sui **valori democratici e solidali**, sull'attenzione per la **biodiversità** e per il futuro dell'**ambiente naturale**.

"Bologna 2050" è il titolo del **Piano Strategico Metropolitano (PSM)**. Un percorso promosso dalla **Città metropolitana**, dal **Comune di Bologna** e dalla **Regione Emilia-Romagna** con il coinvolgimento dei **territori**, per contribuire a un cammino nuovo e **condiviso** verso il mondo in cui vivremo.

Il nostro lavoro non inizia oggi, ma trae ispirazione da **radici storiche millenarie**. Un'**eredità civile e sociale** tra le più innovative, capace fino a ora di inventare nuovi **codici, soluzioni, scoperte scientifiche e brevetti**, nuovi **modelli e istituzioni**.

Con questo punto di vista e da questi **valori** parte il nostro viaggio per disegnare il **futuro**, attraverso un progetto di **ascolto** e il **protagonismo** della grande comunità metropolitana bolognese.

In questo scenario, il Piano punta a consolidare un modello di **crescita sostenibile**, rendendo l'area metropolitana di Bologna un territorio **inclusivo, attrattivo** e resiliente e assume la **parità dei generi** e la **cultura** come elementi identitari, con uno sguardo al **contesto internazionale** e alla nuova programmazione europea **2028-2034**. Il PSM adotta un doppio **orizzonte temporale**: il **2034**, entro cui rendere riconoscibili i primi cambiamenti, e il **2050**, come riferimento stabile di **lungo periodo**. Il PSM si sviluppa in parallelo all'aggiornamento dell'**Agenda metropolitana dello Sviluppo Sostenibile**, che definirà gli indicatori per valutare nel lungo periodo l'efficacia delle strategie sul piano ambientale, sociale ed economico.

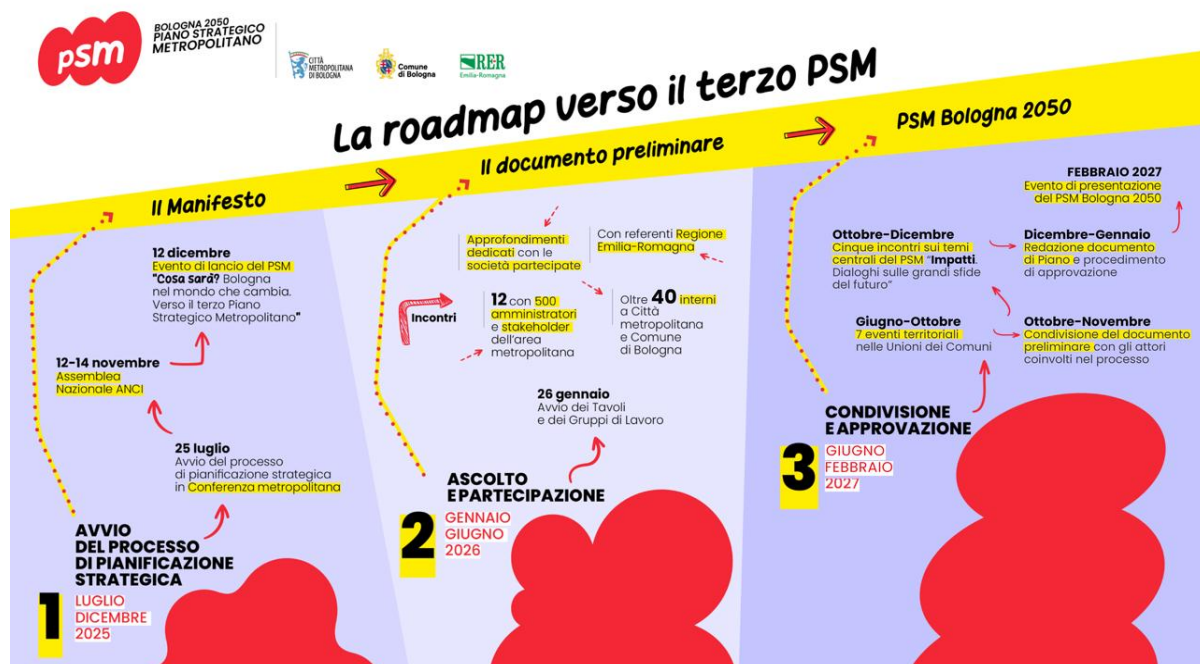
Bologna metropolitana si riconosce come una **comunità dinamica**, capace di **rinnovarsi** anticipando il **cambiamento** attraverso il **dialogo** e il **lavoro condiviso**. Rafforza così il proprio fondamento **democratico** come spazio di **partecipazione**,

responsabilità condivisa e **giustizia**, promuovendo uno sviluppo **inclusivo, equo e sostenibile**.

Questa visione richiede una **governance metropolitana permanente**, una **gestione integrata e partecipata dei servizi** e la **capacità istituzionale** di accompagnare il cambiamento nel tempo, costruendo progressivamente le condizioni **organizzative** e **attuative** necessarie per tradurre le scelte in azioni concrete.

02. IL PERCORSO

Il nuovo **Piano Strategico Metropolitano** nasce da un **percorso di confronto istituzionale** e **ascolto del territorio**¹, avviato nell'estate del **2025** e **sviluppatosi** lungo tutto il **2026**. Un lavoro che ha progressivamente definito l'impianto del Piano, ampliato il confronto con gli attori metropolitani e individuato le priorità su cui orientare l'azione futura.



FASE 1 — IL MANIFESTO | LUGLIO - DICEMBRE 2025

La **prima fase** è stata dedicata alla costruzione del **Manifesto**², **cornice politico-strategica iniziale** del **Piano**, ed ha coinvolto la Città metropolitana, il Comune di Bologna, le Unioni dei Comuni, la Regione Emilia-Romagna, l'Università, e i principali

¹ vedasi allegato "Percorso del PSM: descrizione dettagliata delle singole fasi"

² vedasi allegato "Il Manifesto del PSM"

attori del territorio. Il **Manifesto ha definito la Visione del Piano**, inizialmente articolata **in 10 Missioni**, e gli **elementi identitari** dell'intero impianto. La presentazione pubblica del 12 dicembre 2025³ ha segnato il passaggio alla fase più ampia di partecipazione metropolitana.

FASE 2 — ASCOLTO E PARTECIPAZIONE | GENNAIO – GIUGNO 2026

La **seconda fase** ha sviluppato il confronto attraverso **tavoli di lavoro organizzati attorno alle Missioni**, coinvolgendo **oltre 500 persone** e più di **75 organizzazioni**. Per ciascuna Missione si sono svolti **due incontri**: il primo⁴ hanno fatto emergere gli **Indirizzi Strategici**, il secondo⁵ ha tradotto gli Indirizzi in **Linee di Sviluppo** ed **effetti attesi**. Questo lavoro ha permesso di ricondurre **temi e priorità diverse a strategie trasversali e integrate**, declinate nelle "Sfide" e nelle "Progettualità per il cambiamento". Queste **esprimono le grandi scelte di fondo del Piano**, che permettono di renderne più leggibile e riconoscibile la direzione.

FASE 3 — CONDIVISIONE E APPROVAZIONE | GIUGNO 2026 – FEBBRAIO 2027

La **terza fase** ha riguardato la **condivisione del documento preliminare e la raccolta di contributi** da parte dei **partecipanti al processo**. Il confronto si è esteso al territorio metropolitano anche attraverso **sette incontri organizzati** con le **Unioni dei Comuni**⁶. Questo passaggio ha permesso di **raccogliere ulteriori contributi e misurare la capacità del Piano di interpretare le specificità di Bologna, della Pianura e dell'Appennino**. A seguire, è previsto anche un ciclo di **cinque incontri** dedicati ai temi centrali del PSM, dal titolo **"Impatti. Dialoghi sulle grandi sfide del futuro"**. La fase di condivisione e di raccolta dei contributi, insieme agli incontri territoriali ed al ciclo dei dialoghi tematici, concorreranno alla redazione della **versione definitiva del documento di Piano**, che sarà sottoposta all'approvazione del Consiglio metropolitano, previo parere della Conferenza metropolitana nel mese di **gennaio 2027**.

³ vedasi Sito PSM "Presentazione Manifesto"

⁴ vedasi allegato "Fase di Ascolto e partecipazione: 1° Incontro TdL Output Aggregato"

⁵ vedasi allegato "Fase di Ascolto e partecipazione: 2° Incontro TdL Output Aggregato"
vedasi allegato "Fase di Ascolto e partecipazione: 2° Incontro TdL Output Trasversalità"

⁶ vedasi rimando al Sito PSM "News ed eventi" sugli Eventi Territoriali

03. UN TERRITORIO CAPACE DI ATTUARE: L'ESPERIENZA DEL PNRR

Le **trasformazioni** avviate con il **PNRR** rappresentano un importante **punto di partenza** per costruire la prospettiva di sviluppo metropolitano al 2050. Il PSM intende raccogliere questa esperienza per dare **continuità alla capacità di realizzare investimenti** e mettere a frutto le competenze progettuali e attuative del territorio: una base su cui sviluppare **nuove iniziative strategiche** e affrontare i prossimi cicli di programmazione finanziaria europea.

I **dati** elaborati sul tema da **ART-ER⁷** e pubblicati nei primi mesi del 2026 restituiscono con chiarezza il **ruolo centrale dell'area metropolitana** bolognese nell'attuazione del PNRR e, più in generale, la capacità del territorio di sviluppare **progetti e mobilitare risorse e competenze** per tradurre le opportunità di investimento in interventi concreti.

Bologna metropolitana concentra **5.034 progetti**, pari al **22,2%** dei 22.693 progetti complessivamente presenti in **Emilia-Romagna**. Un dato che conferma il peso dell'area come rilevante polo di attivazione progettuale e amministrativa. Tale ruolo emerge ancora più nettamente se si considerano le **risorse mobilitate: 2,896 miliardi di euro** di risorse PNRR, pari al **28,8%** dei 10,052 miliardi complessivamente intercettati dall'intero **territorio regionale**. Considerando anche i fondi nazionali aggiuntivi e integrativi al PNRR, le **risorse complessivamente localizzate** sul territorio metropolitano raggiungono **3,62 miliardi** di euro.

Questi numeri non descrivono soltanto la dimensione degli investimenti, ma restituiscono l'immagine di un territorio che dispone di una **significativa capacità di progettare, coordinare e attuare**, mettendo in relazione livelli istituzionali, enti, amministrazioni e soggetti del territorio. Questa **capacità di fare sistema** è essenziale per affrontare programmi di investimento di questa dimensione e complessità.

Un dato particolarmente significativo riguarda inoltre le **opere e i lavori pubblici**. Anche in questo ambito Bologna metropolitana si colloca al **primo posto in Emilia-Romagna** per numero di interventi, con **555 progetti**, per un valore complessivo di **1,391 miliardi** di euro, pari al **29%** delle **risorse regionali** destinate alle opere pubbliche. È un ulteriore elemento che evidenzia la capacità del territorio di trasformare la programmazione in infrastrutture e opere.

Fra queste opere figurano i progetti riguardanti le **linee del tram**, che disegnano un nuovo sistema di mobilità sostenibile e le **17 Case della Comunità e i 5 Ospedali di**

⁷ I dati fanno riferimento alla data del 14 ottobre 2025 e sono utilizzati nel dossier pubblicato da ART-ER dal titolo: "l'attuazione del PNRR in Emilia-Romagna" edizione 2026

Comunità (Bologna, Valsamoggia-Bazzano, San Giovanni in Persiceto, San Pietro in Casale, ampliamento di Loiano) che integrano funzioni sanitarie, sociali e sociosanitarie secondo i principi di prossimità, equità e accessibilità. Vi rientrano anche gli interventi finanziati nell'ambito del **Piano Urbano Integrato** e del **Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare**, che hanno finanziato interventi di rigenerazione urbana per circa 45 milioni di euro.

Guardando **oltre l'orizzonte del PNRR**, la sfida per l'area metropolitana di Bologna si sposta ora sulla nuova programmazione europea 2028-2034 e sull'obiettivo di **mantenere e rafforzare** la capacità di **fare sistema fra i diversi attori** pubblici e privati.

Sul piano europeo, il nuovo **Quadro Finanziario Pluriennale** sembra delineare, come rilevato dal Comitato europeo delle Regioni nel **Rapporto 2025 sullo stato delle Regioni e delle Città**, un **rafforzamento del ruolo dei Governi nazionali** nella programmazione e nell'attuazione delle politiche di coesione, con il rischio di un contestuale indebolimento del rapporto diretto tra Unione europea, Regioni, Città metropolitane ed Enti Locali.

Presidiare questo passaggio sarà decisivo per preservare, nel nuovo ciclo di programmazione, la capacità di questi livelli di governo di attrarre e gestire i fondi europei, valorizzando le esperienze maturate nei cicli precedenti. A questo proposito, oltre alle esperienze già citate, un ulteriore esempio significativo è rappresentato dal **PON Metro** 2014-2020, che ha attribuito alle **14 Città metropolitane** un ruolo diretto nell'attuazione delle politiche europee attraverso il modello degli Organismi intermedi.

Le **strategie** e le **priorità** definite dal **PSM** costituiranno in quest'ottica, un **riferimento** per **orientare** le **scelte** relative ai **futuri investimenti**, consentendo al territorio di cogliere le opportunità offerte dai prossimi programmi attraverso proposte progettuali coerenti con gli obiettivi di lungo periodo.

04. LE DUE SFIDE PER BOLOGNA 2050

Il mondo che ci attende **da qui al 2050** sarà definito da **trasformazioni profonde**: la sfida non sarà solo adattarsi a queste transizioni, ma **interpretarle, governarne** gli **impatti** e **tradurle in politiche** e **azioni territoriali coerenti**. Per rispondere a questa esigenza di visione e **capacità anticipatoria** si è **adottata la metodologia** dello **Strategic Foresight** del **Joint Research Centre⁸** (JRC), il Centro della **Commissione Europea** che fornisce consulenza ai decisori politici dell'UE. L'obiettivo è leggere in modo ordinato e sistematico i mutamenti che stanno ridefinendo il contesto europeo e globale.

L'analisi ha assunto come riferimento iniziale i **14 megatrend** individuati dal JRC⁹, intesi come fenomeni già osservabili e destinati a influenzare l'evoluzione dei sistemi sociali, economici e istituzionali in un **orizzonte temporale di medio-lungo periodo**. A partire da questi megatrend, sono stati individuati **48 trend** e raccolti circa **250 dati prospettici**, attingendo a oltre 70 fonti accreditate. Alla luce dei risultati emersi dall'analisi, la Città metropolitana di Bologna ha individuato nelle due Sfide, "climatica" e "demografica", **la chiave di lettura trasversale** per orientare ogni decisione strategica, nei diversi ambiti di intervento, dall'urbanistica ai servizi sociali, dalla mobilità allo sviluppo economico.

4.1 – LA SFIDA DEMOGRAFICA:

PIÙ GIOVANI E NUOVO BENESSERE PER TUTTE LE GENERAZIONI

La **sfida demografica** assume un valore centrale per la pianificazione strategica metropolitana. L'**invecchiamento della popolazione** rende necessario **rafforzare** le politiche di **prevenzione** e del **sistema della cura**, sviluppare la **domiciliarità** e consolidare la rete dei servizi territoriali. Parallelamente, la **riduzione della popolazione in età attiva** incide sulle prospettive di **sviluppo dell'economia** metropolitana, ponendo nuove **sfide** in termini di **ricambio generazionale**, attrazione e valorizzazione delle **competenze, qualità del lavoro** e continuità delle filiere produttive. Tale dinamica si riflette, inoltre, sulla disponibilità di profili tecnici e professionali, sulla trasmissione dei saperi d'impresa e sulla capacità del sistema economico di **accompagnare passaggi generazionali** sempre più delicati.

La **trasformazione demografica** e l'**evoluzione dei modelli familiari** ridefiniscono il modo di **abitare** il territorio, la **prossimità dei servizi** e l'**accessibilità quotidiana**. In un territorio metropolitano più longevo, la **crescita dei bisogni di cura sociosanitaria e assistenziale** rafforza la transizione del **welfare** da dimensione settoriale a **infrastruttura trasversale**, capace di sostenere autonomia,

⁸ vedasi allegato "JRC Strategic Foresight: Resoconto esteso analisi Trend e Missioni PSM"

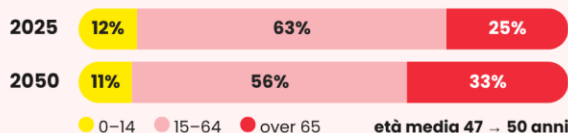
⁹ vedasi allegato "JRC Strategic Foresight: Descrittivi 14 Megatrend"

partecipazione, lavoro e qualità della vita. In questo quadro si sviluppano **nuovi modelli di welfare** e cresce il bisogno di **formazione e aggiornamento** continui. La demografia diventa, quindi, una chiave di **lettura trasversale** delle politiche relative alla **salute**, alla **casa**, alla **mobilità**, all'**istruzione**, al **lavoro**, alla **conoscenza** e alla **coesione territoriale**. Come molte aree urbane europee, Bologna metropolitana si trova quindi di fronte ad una **transizione** che riguarda il modo stesso in cui il territorio **organizza prossimità, autonomia, accessibilità e relazioni tra generazioni**.

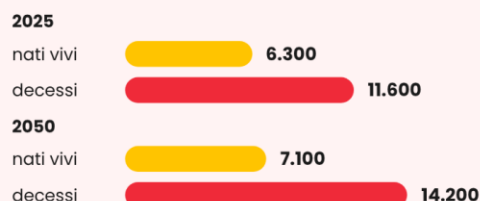
Nell'area metropolitana, tali dinamiche **si manifestano in modo differenziato** tra il Capoluogo, i comuni della Pianura e le aree appenniniche: nei territori più densi si concentra la domanda di servizi, abitare e accessibilità, mentre nei contesti più fragili diventa decisiva la capacità di mantenere presidi, relazioni di prossimità e opportunità di permanenza. La risposta richiede, quindi, politiche capaci di agire in modo integrato su più dimensioni: **welfare territoriale e integrazione sociosanitaria**, domiciliarità e **servizi di prossimità, politiche abitative** orientate a bisogni più differenziati, accessibilità quotidiana ai luoghi della cura, del lavoro e della formazione, ricambio generazionale nelle imprese e nelle comunità locali.

COME CAMBIERÀ LA COMPOSIZIONE DEMOGRAFICA DI BOLOGNA METROPOLITANA?

Struttura per età



Nati e decessi



- Le previsioni demografiche elaborate da ISTAT da qui al 2050 delineano una Città metropolitana in lieve crescita ma progressivamente più anziana. Ad inizio 2025, secondo i dati della Regione Emilia-Romagna, la **popolazione residente** era pari a circa **1,025 milioni** di abitanti; al **2050** lo scenario mediano di ISTAT prevede una popolazione di circa **1,065 milioni**, con una crescita complessiva contenuta e una tendenza alla stabilizzazione nella parte finale del periodo.
- La trasformazione più rilevante riguarda la struttura per età. Oggi la popolazione tra **0 e 14 anni** rappresenta circa il **12%** del totale, la fascia **15-64 anni** il **63%**, mentre gli **over 65** sono pari al **25%**. Al **2050**, la quota più giovane dovrebbe attestarsi intorno all'**11%**, la popolazione in **età attiva** dovrebbe ridursi al **56%**, mentre gli **over 65** dovrebbero raggiungere il **33%** della popolazione complessiva. Anche l'età media crescerà, passando da **47 anni nel 2025 a 50 anni nel 2050**.
- Il bilancio demografico conferma questa traiettoria. Secondo i dati ISTAT, i nati vivi passeranno da circa **6.300** nel 2025 a poco più di **7.100** nel 2050, mentre i decessi aumenteranno da circa **11.600** a oltre **14.200**. Si prevede che il saldo migratorio resti positivo lungo tutto il periodo, consentendo quindi di compensare il saldo naturale almeno fino al 2046. Al contempo potrebbe però risultare progressivamente negativo negli anni: da circa **9 per mille abitanti nel 2025 a 5/6 per mille nel 2050**. Di conseguenza, il tasso di crescita totale dovrebbe ridursi progressivamente, per diventare leggermente negativo negli ultimi anni (**da +5 abitanti per mille nel 2025 a -1 abitante per mille a partire dal 2048**).

Fonte: elaborazioni ART-ER su dati Regione Emilia-Romagna - statistica self-service - e ISTAT - bilancio demografico e scenari demografici - 2026

Governare la **transizione demografica** significa quindi costruire un territorio più capace di prendersi cura delle persone lungo l'intero arco della vita, più attrattivo e accessibile per i nuovi abitanti e in grado di sostenere nuovi equilibri tra generazioni, economie locali e qualità della vita.

In questa chiave, la demografia non è soltanto una pressione da gestire, ma una condizione da assumere come **guida per le scelte progettuali**: per rendere Bologna metropolitana un territorio in cui sia possibile restare, arrivare, crescere, invecchiare e partecipare alla vita collettiva senza che età, reddito o distanza dai servizi diventino fattori di esclusione.

4.2 – LA SFIDA DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO:

ADATTAMENTO, SICUREZZA E COESIONE SOCIALE

Accanto alla demografia, la **sfida climatica** rappresenta l'altra **grande condizione di contesto** che **orienta** il futuro metropolitano.

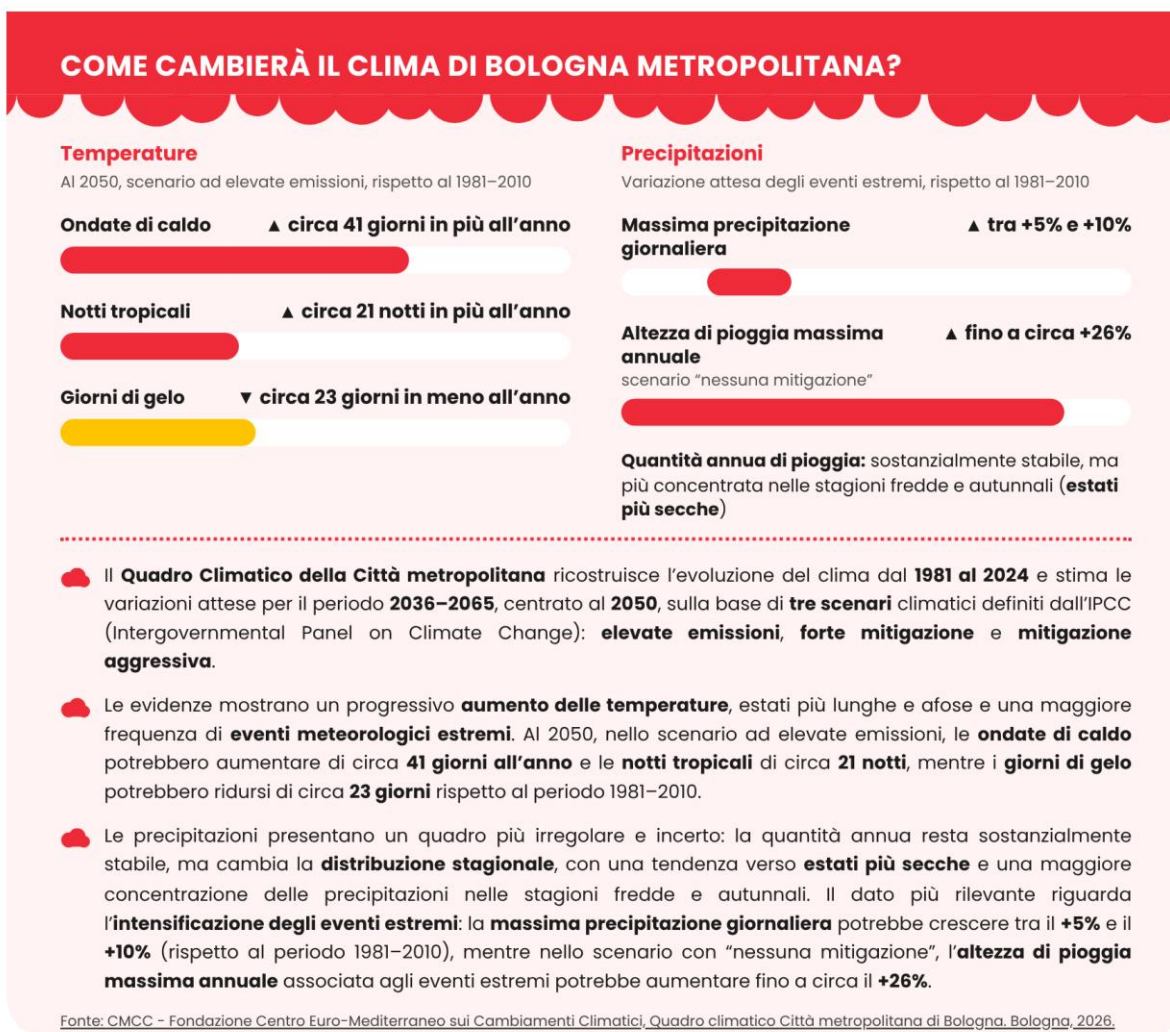
Il cambiamento climatico non è più un problema del futuro né soltanto una proiezione scientifica: è la **realtà che viviamo oggi**, segnata dalle cicatrici delle **alluvioni** del **2023** e **2024** e dall'impatto crescente del **caldo estremo sulla salute delle persone**. Questi eventi non sono più emergenze episodiche, ma segnali di una **nuova realtà strutturale** che impone un radicale **cambio di paradigma**.

Costruire il futuro di Bologna metropolitana verso il **2050** significa assumere la **sicurezza** e la **salute delle persone** e dei **territori** come **criterio guida** del governo del cambiamento. **Non sono più sostenibili approcci frammentati**: ogni scelta del Piano Strategico — dove costruiamo, come ci muoviamo, come organizziamo la cura — deve essere valutata alla luce della sua **capacità** di rendere il **territorio più resiliente, sicuro e vivibile**.

Su questa base, la Città metropolitana ha avviato, con il supporto del Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici, un'**analisi del rischio climatico** e la definizione del proprio **Quadro Climatico**¹⁰. È il primo passaggio necessario per comprendere il contesto territoriale e orientare i successivi approfondimenti. L'approccio utilizzato è coerente con il **quadro di riferimento** dell'**IPCC** (Intergovernmental Panel on Climate Change), il gruppo intergovernativo delle Nazioni Unite che valuta le conoscenze scientifiche sul clima e che definisce il rischio climatico in funzione di tre componenti chiave: **pericolo climatico**, **esposizione** e **vulnerabilità**.

¹⁰ vedasi allegato "Sfida Climatica: Il Quadro climatico previsionale della Città metropolitana"

A tale scopo, nel 2026 è stata avviata una **consultazione** attraverso un questionario rivolto ai **55 Comuni dell'area metropolitana**¹¹, finalizzata a raccogliere informazioni sulle azioni di adattamento già avviate, sulle criticità, sui bisogni emergenti e sulle capacità attuative. Grazie alle **analisi climatiche**, ai **questionari** al **confronto** con il territorio, il percorso contribuisce a delineare una prima lettura del **rischio climatico**, rafforzando la **base conoscitiva del PSM**¹².



La **risposta** alla sfida imposta dal cambiamento climatico richiede un forte **coordinamento delle politiche** a **scala regionale** e **locale** insieme al **coinvolgimento** attivo di una **pluralità di attori**: Città, territori e comunità locali, enti competenti, rappresentanze istituzionali e socioeconomiche e soggetti privati. Ciascuno è **chiamato a contribuire**, secondo le proprie competenze e responsabilità, allo sviluppo di **strategie** e **soluzioni di mitigazione e adattamento**, capaci di rispondere alle specificità dei diversi contesti e costruite in modo integrato e sinergico.

¹¹ vedasi allegato "Sfida Climatica: Questionario per Comuni "Tema Clima & Territorio""

¹² vedasi allegato "Sfida Climatica: Analisi di contesto Città metropolitana"

La pluralità dei soggetti richiede tuttavia anche una **chiara definizione** delle rispettive responsabilità e modalità di **coinvolgimento**, così da garantire una **governance** capace di **coniugare inclusività, efficacia decisionale ed efficienza attuativa**. Il tema del **cambiamento climatico** diventa, dunque, una **condizione strutturale** della pianificazione metropolitana, che orienta trasversalmente le **scelte del PSM**.

05. LE PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO: DALLE SFIDE ALLE GRANDI SCELTE METROPOLITANE

Il percorso di costruzione del nuovo PSM ha preso avvio dal “Manifesto” articolato in 10 Missioni che hanno definito il quadro di riferimento e orientato l'organizzazione del lavoro. Le Missioni hanno consentito di analizzare e interpretare la complessità del territorio, sistematizzare i temi emergenti, orientare il confronto partecipativo e conferire coerenza alla visione strategica del Piano. Gli **esiti del confronto** sono stati poi **ricondotti** alle **due Sfide della demografia e del cambiamento climatico**, assunte come chiavi di lettura trasversali per collegare i diversi temi e superare la frammentazione settoriale delle politiche pubbliche.

A partire dalle **due Sfide**, il Piano individua **cinque Grandi Scelte**, articolate in **Indirizzi Strategici e Progettualità metropolitane** che ne descrivono l'attuazione, nella consapevolezza che il raggiungimento degli obiettivi richiede una responsabilità condivisa rispetto alla direzione da intraprendere.

Le cinque Grandi Scelte del Piano nell'orizzonte del 2050 sono:

5.1 – Piano per l'adattamento climatico e la protezione delle comunità: nuove linee di indirizzo per la convivenza nell'ecosistema urbano bolognese tra economie, rischi e salvaguardia della biodiversità.

5.2 – Piano Urbano della mobilità sostenibile per la Città metropolitana dei 15 minuti: organizzare mobilità e prossimità per garantire il diritto alla salute, all'abitare, allo studio, al lavoro.

5.3 – Abitare Bologna: diritti, politiche e modello di sviluppo nella Città metropolitana.

5.4 – Un sistema territoriale della salute: One Health e salute in tutte le politiche.

5.5 – Rete metropolitana per la ricerca e l'innovazione: Bologna come porta di accesso per il sistema dell'innovazione italiano ed europeo: un nuovo posizionamento internazionale.

5.1 PIANO PER L'ADATTAMENTO CLIMATICO E LA PROTEZIONE DELLA COMUNITÀ

NUOVE LINEE DI INDIRIZZO PER LA CONVIVENZA NELL'ECOSISTEMA URBANO BOLOGNESE TRA ECONOMIE, RISCHI E SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ

Il **cambiamento climatico non è uno scenario futuro**: è la condizione strutturale dentro cui Bologna metropolitana governa già oggi. Le alluvioni del maggio 2023 e dell'ottobre 2024, con i loro danni diretti calcolati in Emilia-Romagna per 8,5 miliardi di euro, le ondate di calore sempre più lunghe e intense, la qualità dell'aria nella Pianura Padana: tutto questo chiede un cambio di paradigma nella pianificazione, che deve assumere **il cambiamento climatico come il criterio trasversale attraverso cui valutare ogni scelta urbanistica, abitativa, infrastrutturale e sociale**.

L'obiettivo è **raggiungere la neutralità climatica del territorio metropolitano entro il 2050** e, insieme, accrescere la capacità di mitigazione e adattamento agli effetti del cambiamento climatico già in atto. Il percorso di riduzione delle emissioni deve quindi procedere insieme alla prevenzione dei rischi, alla cura del territorio e alla protezione delle persone e degli ecosistemi.

Il Piano Strategico Metropolitano **assume questa prospettiva** e fa proprie le analisi scientifiche della Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC) e in particolare il **Quadro Climatico** della Città metropolitana del 2026 dettagliato al paragrafo 4.2 "La sfida del cambiamento climatico".

5.1.1 - INDIRIZZI STRATEGICI

La risposta del Piano si fonda su un impianto integrato che tiene insieme, in modo inscindibile, cinque indirizzi strategici, attraverso cui leggere, valutare e orientare ogni scelta territoriale:

- **Mitigazione climatica ed autonomia energetica**: costruire un futuro salubre ed equo per il nostro territorio significa ridurre fortemente le emissioni di gas climalteranti e la dipendenza dalle fonti fossili, rafforzando l'autonomia energetica e riducendo i costi oggi sostenuti da famiglie, imprese e istituzioni.
- **Adattamento come criterio ordinario di pianificazione**: l'adattamento deve diventare il prerequisito di ogni opera pubblica e di ogni trasformazione privata: la gestione delle acque, il contrasto alle isole di calore urbano attraverso infrastrutture verdi e blu – definibili come spazi naturali, semi-naturali e corpi idrici integrati nei territori urbani e periurbani – la deimpermeabilizzazione (depaving) e l'uso di materiali riflettenti non devono essere interventi straordinari, ma le nuove regole del fare città.

- **Salute e protezione delle persone come priorità assoluta:** il rapporto tra clima e salute risulta particolarmente rilevante nel territorio collocato nella Pianura Padana, dove caldo estremo, umidità, ridotta ventilazione e qualità dell'aria possono combinarsi e incidere sulle condizioni di benessere della popolazione. Le ondate di calore e l'esposizione agli inquinanti richiamano la necessità di rafforzare prevenzione, monitoraggio e capacità di protezione delle persone più esposte, soprattutto rispetto alle fragilità sanitarie e sociali che il cambiamento climatico tende ad amplificare.
- **Sicurezza idrogeologica e cura del suolo:** la lezione delle alluvioni ha insegnato che la manutenzione del territorio è l'opera pubblica più importante. La messa in sicurezza dei torrenti e la gestione integrata dei bacini devono essere posti al centro della strategia metropolitana, in collaborazione con le autorità distrettuali e la Regione. Questo significa pianificazione lungimirante, delocalizzazione delle attività localizzate in aree ad alto rischio e una gestione del reticolo idrografico basata sull'evidenza scientifica, coinvolgendo attivamente agricoltori e consorzi di bonifica nel presidio del territorio.
- **Una nuova Protezione Civile metropolitana:** un nodo di coordinamento permanente che connette la Città metropolitana, il Comune di Bologna, le Unioni dei Comuni, i Comuni e le strutture operative, al fine di rafforzare l'integrazione degli interventi e l'efficacia delle risposte alle emergenze nel quadro della regia regionale.

5.1.2 – LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO

Il percorso di elaborazione del **Piano Clima metropolitano** è già avviato. Il Piano tradurrà questi indirizzi in **azioni concrete**, fondate sui dati scientifici e sviluppate a partire dal Quadro Climatico e dall'Analisi del Rischio climatico.

A tal proposito, sono **quattro** le **prime proposte** operative che il PSM individua, integrando le politiche e gli interventi già presenti con progettualità dedicate alla mitigazione e all'adattamento climatico, alla sicurezza idrogeologica e al coordinamento della Protezione Civile.

a) MITIGAZIONE E ADATTAMENTO: UNA STRATEGIA CLIMATICA METROPOLITANA

Sul piano normativo, **l'adattamento** deve diventare il **prerequisito di ogni intervento edilizio e urbanistico**: deimpermeabilizzazione dei suoli, infrastrutture verdi e blu, contrasto alle isole di calore, gestione delle acque meteoriche come risorsa piuttosto che come criticità. Le **infrastrutture verdi e blu** – corridoi ecologici, fasce vegetate, aree permeabili, parchi periurbani – sono parte integrante di questa strategia, per la loro capacità di mitigare le isole di calore, sostenere la biodiversità e aumentare la resilienza del territorio sia urbano che periurbano. Si tratta di un **cambio di paradigma** nella **progettazione del verde**, da considerarsi

non più solo un elemento paesaggistico o accessorio, ma una vera e propria **infrastruttura climatica**.

In quest'ottica, il PSM assume come priorità il **Piano di riforestazione metropolitano** riservando un'attenzione particolare anche al sistema dei vivai comunali, in coerenza con il Piano Territoriale Metropolitano (PTM). Il verde è assunto come infrastruttura strategica di adattamento e resilienza, da programmare a scala metropolitana e integrare nelle trasformazioni urbane e territoriali. L'obiettivo è mettere a sistema interventi, aree e priorità, facendo della forestazione una componente strutturale delle politiche di adattamento climatico e di qualità urbana e territoriale.

La forestazione metropolitana offre importanti **benefici** nei territori con aree alberate ridotte, dove è **maggiore** il **bisogno** di migliorare la **qualità dell'aria** e il benessere degli abitanti, come la Pianura e l'area urbana bolognese. Qui piantare e curare gli alberi può rispondere a diverse esigenze: assorbire anidride carbonica e trattenere parte degli inquinanti presenti nell'aria, offrire ombra, **ridurre il caldo** e **attenuare il rumore**. Aiutano inoltre a **rallentare** lo **scorrimento** dell'**acqua piovana** e contenere gli allagamenti, proteggere il suolo dall'erosione e migliorare la qualità delle acque.

Le aree alberate offrono anche **spazi di vita** per **piante** e **animali** e luoghi per passeggiare, incontrarsi e svolgere attività all'aperto, con benefici per la salute e il benessere. Arricchiscono il paesaggio, sostengono attività educative, culturali e turistiche e possono fornire alimenti, legname e altre risorse. Nel loro insieme questi benefici rientrano nei cosiddetti «**servizi ecosistemici**» ovvero i contributi che la natura offre al benessere delle persone e del territorio.

La **questione energetica si lega inoltre alla giustizia climatica**: la dipendenza dalle fonti fossili e la volatilità dei prezzi energetici incidono in misura maggiore sulle famiglie a reddito basso, sulle imprese a basso margine, sui servizi pubblici. **Costruire autonomia energetica** — attraverso comunità energetiche, autoproduzione diffusa, efficientamento del patrimonio edilizio pubblico — diventa quindi importante per **ridurre le emissioni e insieme diminuire le disuguaglianze territoriali**. Gli **incentivi** alla **produzione di energia** da **fonti rinnovabili** rivolti a privati, imprese e condomini costituiscono **strumenti** utili per estendere il percorso verso l'**autonomia energetica** anche al di fuori del patrimonio pubblico. Il **Piano promuove** poi la **deimpermeabilizzazione** delle **superfici private**, favorendo il coinvolgimento dei proprietari negli interventi di **adattamento climatico**.

Il governo del clima richiede infine un'**alleanza metropolitana permanente**: i 55 Comuni, la Regione, le imprese, i consorzi di bonifica, il mondo della ricerca e i cittadini devono essere coinvolti in una governance multilivello capace di coordinare le scelte locali con quelle regionali e di tradurre gli impegni

internazionali in politiche e azioni territoriali coerenti. Il tavolo dei sottoscrittori del Patto metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo Sostenibile, allargato ai soggetti oggi non rappresentati ma necessari al governo del clima, è individuato come sede stabile di confronto e raccordo di questa governance multilivello.

In questo quadro, il **Piano Clima metropolitano** rappresenta lo strumento di riferimento per definire tale **"governance multilivello"**, tradurre gli indirizzi strategici sopra riportati in priorità e azioni di contrasto al cambiamento climatico, coordinarne l'attuazione e verificarne l'avanzamento a scala metropolitana. In quest'ottica, un contributo alla strategia climatica metropolitana può pervenire anche da Società Partecipate come il Gruppo Hera, attraverso la **gestione** e l'**adeguamento** delle **infrastrutture** e dei **servizi** essenziali nei settori dell'acqua, dei rifiuti e dell'energia. Il suo contributo riguarda sia l'**adattamento**, attraverso il rafforzamento della resilienza delle reti, sia la **mitigazione**, mediante lo sviluppo delle fonti rinnovabili, del biometano e del teleriscaldamento e la riduzione e il recupero dei rifiuti secondo principi di economia circolare.

Un ultimo punto di attenzione riguarda la domanda crescente di insediamento di **data center, connessa all'espansione dell'AI**. Tale domanda dovrà essere fortemente governata, tutelando risorse, qualità urbana e interesse della comunità.

b) INTERVENTI METROPOLITANI POST ALLUVIONI

Gli eventi alluvionali del 2023 e del 2024 che hanno interessato il territorio metropolitano impongono un **cambio di passo** negli interventi di **sicurezza idrogeologica**. La risposta non può essere la sola emergenza: deve diventare **programmazione strutturale**, con orizzonti di medio-lungo periodo e risorse certe. In questo quadro, le scelte del Piano Strategico in materia di usi del suolo, insediamenti e rigenerazione devono trovare **coerenza** e raccordo con il Piano per l'Assetto Idrogeologico (**PAI**), il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (**PGRA**) e i relativi aggiornamenti.

Il progetto più rilevante in città sul piano della sicurezza idraulica urbana sarà la **galleria scolmatrice del torrente Ravone**, proposta condivisa dalla Regione Emilia-Romagna che ha confermato di inserirla nel primo ciclo di programmazione degli interventi finanziati dal Governo per le **opere idrauliche post-alluvione**. Si tratta di una galleria di circa **2,5 chilometri**, da realizzare sotto la collina, capace di intercettare e **deviare nel fiume Reno** le portate di **piena del Ravone**: soluzione indicata come più idonea da uno studio dell'Università di Bologna, che ha costruito un modello digitale del Ravone. L'opera si colloca all'interno di un sistema di **collaborazione istituzionale** consolidato tra Comune di Bologna, Regione e attori del sistema idraulico metropolitano, tra cui Consorzi di bonifica, ATERSIR e HERA. Questa collaborazione ha già dimostrato la propria efficacia definendo strumenti innovativi di **programmazione unitaria degli interventi**. Il PSM assume questo

modello di cooperazione come asset strategico di governance, promuovendone il consolidamento e la progressiva istituzionalizzazione. L'obiettivo è trasformare il **coordinamento interistituzionale** da **risposta a situazioni emergenziali** a **modalità ordinaria** e **strutturale di programmazione, prevenzione e gestione del territorio**, assicurando continuità decisionale, integrazione degli investimenti e maggiore capacità di anticipare i rischi idraulici.

c) LE ATTIVITÀ E GLI INVESTIMENTI NELL'AREA METROPOLITANA A CONTRASTO DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO

L'impegno metropolitano per la ricostruzione post-alluvione, la mitigazione del rischio e la cura del suolo si sviluppa a partire dalle seguenti tre progettualità: **adeguamento dei ponti stradali che connettono il territorio metropolitano, aumento della resilienza della Val di Zena e consolidamento dell'Appennino.**

Affrontare queste priorità significa riconnettere, consolidare e dare nuove prospettive al territorio metropolitano sia nella risposta alle emergenze sia nella pianificazione di lungo periodo.

- La **ricostruzione del ponte della Motta**, crollato nel maggio 2023, è l'**intervento più importante**, complesso e oneroso della ricostruzione post-alluvione in Emilia-Romagna. Con una lunghezza di **208 metri**, si svilupperà con arco unico, senza piloni nell'alveo, per azzerare l'interferenza con il corso del fiume Idice in caso di piena e sarà realizzato secondo le **più avanzate normative idrauliche**. Molti altri ponti stradali del territorio metropolitano continuano tuttora a presentare criticità durante gli eventi di piena; saranno pertanto necessari interventi programmati e **nuovi investimenti**, per garantire la funzionalità della rete viaria metropolitana anche durante le emergenze.
- Dopo i gravi eventi alluvionali del 2023 e del 2024 serve costruire una nuova prospettiva per la **Val di Zena**, aumentandone la **sicurezza** e rafforzando la fiducia dei cittadini sul suo futuro. In un territorio segnato da un rapporto complesso con il fiume, la Città metropolitana sta svolgendo e intende proseguire **interventi di riduzione del rischio idrogeologico**, rafforzando le proprie infrastrutture e rendendo più resiliente il sistema della Val di Zena.
- Il **consolidamento dell'Appennino bolognese e imolese** richiede un percorso di ricostruzione che, oltre al ripristino della viabilità, sta **migliorando** la **regimazione delle acque** e consolidando i versanti appenninici danneggiati. Per orientare gli interventi futuri sarà necessaria, in collaborazione con i Comuni, i Consorzi di Bonifica, i Parchi e il sistema di Protezione Civile regionale, una **mappatura aggiornata del rischio idrogeologico in Appennino**. Questo permetterà di passare dall'intervento emergenziale alla manutenzione mirata del territorio e dalla riparazione strutturale a interventi di ingegneria

naturalistica, capaci di **prevenire le criticità** e **limitarne l'evoluzione** attraverso soluzioni ambientalmente più compatibili ed economicamente meno onerose.

A questi interventi si affianca l'azione di **riduzione del rischio idraulico** che la **Regione Emilia-Romagna** sta portando avanti sui **bacini fluviali** attraverso la progettazione di opere per la tutela del territorio e dei cittadini, quali nuove casse d'espansione e arginature. Già oggi le opere di sola ricostruzione post alluvione finanziate nel territorio metropolitano di Bologna valgono oltre 100 milioni di euro. Nel medio-lungo periodo sarà **necessario potenziare le competenze interne** e rafforzare la capacità di **reperire risorse**, al fine di dare continuità agli interventi e accrescere la resilienza del territorio metropolitano.

Il Piano assegna inoltre alla **politica agricola** un nodo strategico **come presidio** della tutela **idrogeologica**: gli agricoltori e i Consorzi di bonifica sono i gestori di fatto del reticolo idrografico minore, delle fasce di pertinenza fluviale, del drenaggio dei suoli. **Un Patto per un'agricoltura metropolitana** può rappresentare lo strumento attraverso cui formalizzare e rafforzare questo ruolo, definendo impegni condivisi, obiettivi e indicatori misurabili e creando le condizioni per un **riconoscimento del contributo dell'agricoltura** alla cura e alla **resilienza del territorio**. La proposta viene sviluppata nei capitoli successivi (cfr. cap. 5.5.3).

d) NUOVA PROTEZIONE CIVILE METROPOLITANA

Il sistema di protezione civile richiede un rafforzamento della propria dimensione integrata. La diversità di strutture, competenze e risorse tra i 55 Comuni rende strategico valorizzare le Unioni dei Comuni, quale livello intermedio e primo ambito di aggregazione e organizzazione delle capacità locali. In questa prospettiva, il PSM propone, nel quadro della regia regionale, di costruire **una nuova Protezione Civile metropolitana** come **struttura di coordinamento permanente** che colleghi la **Città metropolitana**, il **Comune di Bologna**, la **Regione Emilia-Romagna**, le **Unioni dei Comuni**, i **Comuni** e le **strutture operative** (Vigili del Fuoco, AIPO, Consorzi), con tre funzioni principali:

- la **prevenzione strutturata** tramite la mappatura aggiornata delle vulnerabilità, piani di emergenza comunali coordinati e sistemi di allerta precoce integrati con i dati del Tecnopolo DAMA;
- la **risposta all'emergenza** attraverso protocolli di attivazione condivisi, risorse pre-posizionate nei territori più fragili, reti di volontariato coordinate;
- la **gestione post-emergenza** attraverso una ricognizione unitaria dei danni, il raccordo con i canali di finanziamento statali e regionali e la continuità dei servizi essenziali.

Un ambito specifico di intervento riguarda poi la protezione delle persone vulnerabili durante gli eventi estremi, quali ondate di calore, nubifragi, grandinate e gelate intense. In questa direzione si prevede lo sviluppo di una **Piattaforma**

ibrida che incroci dati sanitari, anagrafici e ambientali. Nella più ampia architettura comune di **Bologna Platform** (cfr. cap. 5.5.2) il **modello previsionale** che verrà realizzato dovrà alimentare direttamente i **piani di intervento** della **protezione civile**, consentendo di localizzare preventivamente i cittadini più fragili, individuare le tecnologie assistive che dipendono dall'alimentazione elettrica e identificare le aree più estese e a rischio isolamento. L'obiettivo è consolidare un approccio già adottato dalle principali città europee, valorizzando **le infrastrutture** e le **capacità computazionali** di cui Bologna già dispone.

5.2 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER LA CITTÀ METROPOLITANA DEI 15 MINUTI:

ORGANIZZARE MOBILITÀ E PROSSIMITÀ PER GARANTIRE IL DIRITTO ALLA SALUTE, ALL'ABITARE, ALLO STUDIO, AL LAVORO

Nei prossimi decenni la **transizione energetica**, l'**innovazione tecnologica** e **digitale**, le **trasformazioni demografiche** e l'evoluzione delle modalità di lavoro **modificheranno** profondamente la **domanda di mobilità**, le condizioni necessarie per l'accesso ad abitazione e servizi e le forme di riorganizzazione di città e territori.

La **pianificazione** deve **anticipare** e **cogliere le opportunità** di questi cambiamenti, mantenendo un **approccio integrato** tra reti di trasporto, innovazione e sviluppo del territorio, per governare le transizioni in atto e future verso un **sistema territoriale coeso ed equo**. In particolare, l'uso dei dati e delle piattaforme digitali insieme alle prospettive aperte dell'avvento della guida autonoma offrono nuove possibilità di organizzazione e gestione del sistema dei trasporti, da governare con regole pubbliche, attenzione ai divari digitali e valutazione degli effetti ambientali, sociali e occupazionali e degli impatti urbanistici e territoriali.

In questo scenario, **la dimensione territoriale assume un ruolo decisivo**: la **dispersione insediativa** e la separazione tra abitazioni, luoghi di lavoro e servizi producono una dipendenza strutturale dall'automobile, **aumentano i costi individuali e collettivi degli spostamenti**, amplificano le disuguaglianze e rendono più difficile garantire un'offerta di trasporto pubblico efficiente. Questi effetti sono particolarmente **rilevanti** nei **territori periferici**, nelle aree a bassa densità e nell'Appennino, dove la distanza dai principali poli può tradursi in minori opportunità di studio, lavoro, cura e partecipazione sociale. Al contrario, una **pianificazione integrata** della mobilità e dello **sviluppo urbano** rafforza i centri esistenti, qualifica le stazioni e i nodi di interscambio, **migliora la connessione** tra i Comuni e favorisce una distribuzione più equilibrata delle opportunità.

Per Bologna metropolitana significa **consolidare il ruolo del Capoluogo** e, contemporaneamente, **rafforzare la coesione** tra i 55 Comuni, la Pianura e l'Appennino. La struttura policentrica del territorio richiede un modello nel quale la

prossimità dei servizi si realizzi con una rete metropolitana di trasporto pubblico efficiente ed integrata, con una **rete per la mobilità attiva continua e sicura** e con nodi di interscambio capaci di connettere le diverse modalità.

Muoversi e abitare incidono ogni giorno sulla qualità della vita. La distribuzione delle abitazioni e dei servizi, la facilità con cui si raggiungono la scuola, il lavoro e i luoghi di cura e di relazione, insieme alla qualità degli spazi pubblici, definiscono le condizioni concrete del vivere nei diversi territori.

Il PSM promuove un **modello di città compatta**, in cui abitazioni, servizi e luoghi di lavoro siano **più vicini e meglio collegati**. L'obiettivo è ricucire le connessioni tra i centri del territorio metropolitano e **contrastare la dispersione insediativa** che ha separato i luoghi della vita quotidiana, aumentando le distanze, i costi degli spostamenti e le disuguaglianze di accesso.

Equilibrare lo sviluppo di Bologna insieme a Pianura e Appennino significa costruire, attraverso una **pianificazione strategica mirata**, un territorio più coeso, connesso, accessibile e vivibile per tutte le persone che lo abitano e lo attraversano. Il miglioramento della **mobilità** e del contesto urbano contribuisce a elevare la qualità della vita: **riduce gli spostamenti** non desiderati e **aumenta l'autonomia** di movimento di tutte le persone, a partire dalle più fragili. Favorisce, inoltre, una mobilità più equa e attenta alle differenze di genere, rende più accessibili le opportunità sociali e lavorative, avvicina i servizi, rafforza le relazioni ed il senso di comunità e promuove forme di mutualità territoriale.

La mobilità è anche il campo in cui **la sfida del cambiamento climatico e la sfida demografica** si incontrano con la massima concretezza, producendo effetti quotidiani e misurabili sulla vita delle persone. A livello europeo, la **Pianura Padana** è una delle aree con **qualità dell'aria** strutturalmente più **compromessa**, sia per ragioni orografiche e meteorologiche che favoriscono il ristagno degli inquinanti, sia per l'alta intensità di attività. Ogni **scelta su come ci si muove** nel territorio metropolitano diventa pertanto una scelta con **ricadute** dirette sulla **salute pubblica**.

Nel 2023, l'esposizione al particolato fine **PM2.5** ha causato **753 decessi** nella sola Città metropolitana di Bologna, con un'ulteriore stima di **240 decessi** correlati al **biossido di azoto** e **88 all'ozono**: dati che le valutazioni sanitarie dell'AUSL di Bologna indicano come **sottostimati** di circa il 40% per il PM2.5 e di oltre il doppio per il NO2.

Il settore dei **trasporti** è responsabile in **Italia** di circa il **31% delle emissioni totali di gas serra**, di quasi il **60%** delle emissioni di **ossidi di azoto** e del **16%** delle emissioni di particolato fine **PM2.5**¹³. L'auto privata, da sola, contribuisce per circa il 70% alle emissioni di gas serra del trasporto su strada.

¹³ ISPRA, dati 2024

In quest'ottica, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (**PUMS**) di Città metropolitana e Comune di Bologna ha fissato **obiettivi quantitativi** precisi per il **2030: riduzione del 40%** delle emissioni di **gas serra da traffico** rispetto ai valori del 1990, da raggiungere per il **28% attraverso** la riduzione del **traffico motorizzato privato** e per il **12%** attraverso la **decarbonizzazione** del **parco veicolare**. Ciò significa **trasferire 440.000 spostamenti al giorno dall'auto ad altre modalità sostenibili**, portando la quota degli spostamenti in **bicicletta** dal **5%** al **14%** e quella del **trasporto pubblico** metropolitano dal **13%** al **19%** riducendo l'utilizzo dell'**auto** al **41%** (dal 57% del 2016). Oltre agli obiettivi di riduzione emissioni e cambiamento delle tipologie di mezzi utilizzati, il PUMS fonda la propria visione su **cinque obiettivi** generali qualitativi: accessibilità, tutela del clima, salute, sicurezza, qualità e vivibilità del territorio. Obiettivi che si intrecciano strettamente con l'invecchiamento della popolazione e il cambiamento climatico.

Sul fronte demografico, un territorio dove la componente **over 65** è sempre più rilevante **non può** continuare a **basare il sistema** di mobilità **sull'auto privata**. Servono servizi di **trasporto pubblico accessibili**, marciapiedi ampi, sicuri e senza barriere, spazi pubblici di qualità e attenzione specifica alla **sicurezza** di chi si muove a **piedi** e in **bici**. Un territorio pensato per muoversi a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico è un territorio che salvaguarda l'**autonomia delle persone anziane** che non guidano più, contrastando anche il rischio del loro isolamento sociale. Non vanno poi dimenticate le **fasce dei più giovani**, che rischiano di rimanere escluse dal sistema dei trasporti anche per motivi economici. Per loro oltre a prevedere un potenziamento del servizio del Trasporto Pubblico Metropolitano (TPM) nelle fasce notturne e nei festivi, vanno sviluppate **politiche tariffarie mirate** e soluzioni di mobilità sostenibile calibrate sulle loro esigenze di spostamento.

Sul fronte della salute gli obiettivi e i target del **PUMS** insieme al suo impianto strategico concorrono a **rafforzare la prevenzione sanitaria** a scala territoriale: meno traffico motorizzato significa meno **patologie respiratorie** e **cardiovascolari** attribuibili all'inquinamento e un ambiente urbano più salubre a favore della mobilità attiva, con una popolazione - a partire da quella più anziana - messa nelle condizioni di **muoversi in autonomia** e **sicurezza**. Camminare e andare in bicicletta producono benefici che contrastano gli effetti dell'inquinamento e riducono la sedentarietà e l'insorgenza di malattie croniche cardiovascolari e metaboliche, migliorando la qualità della vita quotidiana.

In definitiva, la **sfida** dei prossimi anni consisterà nel governare l'**evoluzione del sistema di mobilità** affinché innovazione tecnologica, transizione ecologica e cambiamento economico-sociale **concorrano** a un **obiettivo comune: garantire a tutte le persone il diritto di muoversi** e di accedere alle diverse opportunità del territorio metropolitano, riducendo la necessità degli spostamenti obbligati in auto

e aumentando i livelli di qualità urbana e vivibilità, al fine di potenziare la coesione e l'attrattività del sistema territoriale nel suo complesso.

5.2.1 – INDIRIZZI STRATEGICI

- **Pianificare in modo integrato** sviluppo urbano e del territorio a partire da casa, servizi, luoghi di lavoro e insieme al sistema di mobilità e trasporti attorno a Trasporto pubblico metropolitano, Bicipolitana e Centri di Mobilità;
- **Offrire alternative di mobilità sostenibili, accessibili, efficienti e innovative** promuovendo l'integrazione tra trasporto pubblico metropolitano, mobilità ciclistica e pedonale e servizi di mobilità condivisa, attraverso reti, nodi di interscambio, sistemi tariffari integrati e strumenti digitali coordinati, per perseguire qualità e coesione territoriale, vivibilità e salute, riducendo la dipendenza dall'automobile privata, le emissioni inquinanti e i tempi di spostamento;
- **Ridurre il divario di accesso al trasporto pubblico e alla mobilità sostenibile** a scala metropolitana con politiche, azioni e misure mirate e supportate da investimenti commisurati e incentivi adeguati;
- **Rafforzare la sostenibilità finanziaria del Trasporto pubblico metropolitano, integrando le risorse nazionali e regionali con il contributo del territorio.**
- **Completare la Bicipolitana come infrastruttura metropolitana per la mobilità ciclistica**, capace di connettere i diversi territori a partire dal Capoluogo in alternativa all'auto ed in sinergia con il Trasporto pubblico;
- **Valorizzare lo spazio urbano come spazio pubblico di qualità per tutte le persone** a partire dall'ambiente stradale e dai collegamenti a Trasporto pubblico, Bicipolitana e Centri di Mobilità;
- **Sviluppare sistemi, tecnologie e infrastrutture innovative a servizio della mobilità**, dalla raccolta dei dati all'avvento della guida autonoma.

È in questo quadro strategico che va letta la visione proposta dal PSM della **Bologna metropolitana da 15 minuti**. Il concetto, pensato originariamente per le grandi metropoli compatte, va tradotto nella **realtà policentrica dell'area metropolitana bolognese** mantenendone il principio fondante: la **prossimità ai servizi essenziali** – scuola, lavoro, cura, commercio, sport, cultura – raggiungibili quotidianamente **senza** dover necessariamente **usare l'auto**. Nella geografia metropolitana bolognese, questo obiettivo non si misura solo in minuti di cammino a piedi, ma anche in **aumento delle frequenze del trasporto pubblico**, in **maggiore prossimità** dei presidi sanitari e scolastici, in **connettività digitale** per chi abita nei territori più decentrati. La prossimità per Appennino e Pianura si fonda sul sistema del **Trasporto Pubblico Metropolitano** (Servizio Ferroviario Metropolitano, Tram, Metrobus), sulla rete della **Bicipolitana** e i Centri di Mobilità, identificati come nodi di interscambio. Bologna metropolitana da 15 minuti non è un territorio nel quale tutto è raggiungibile solo a piedi o in bici in poco tempo, ma un territorio in cui le

opportunità essenziali sono accessibili grazie a collegamenti efficienti e ad un sistema di mobilità e trasporti fondato su interscambio e multimodalità tra reti, nodi e servizi.

La sfida è integrare trasporto pubblico, mobilità ciclistica e pedonale e servizi di mobilità condivisa in un **sistema multimodale basato sull'interscambio**, capace di offrire **alternative multiple e flessibili all'auto privata**. La diffusione dei servizi digitali ne amplierà le possibilità di utilizzo attraverso informazioni coordinate e strumenti integrati per pianificare e gestire gli spostamenti.

Per Bologna metropolitana, questo significa garantire **collegamenti affidabili** verso i luoghi di lavoro, studio, cura e socialità in tutto il territorio. Le combinazioni di trasporto dovranno essere definite in funzione delle esigenze di spostamento delle persone in base ai diversi contesti (Capoluogo, Pianura, Appennino), garantendo **massima accessibilità a tutte le categorie di utenza**, diverse per età, genere ed abilità.

5.2.2 – LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO

Sono **quattro** le principali progettualità che il Piano Strategico individua, integrando le politiche e i servizi già presenti con progettualità dedicate al raccordo tra sviluppo urbano e mobilità, al potenziamento del trasporto pubblico e della Bicipolitana e all'impiego di dati e nuove tecnologie nei servizi di trasporto.

a) PIANIFICARE INSIEME SVILUPPO URBANO, TERRITORIO E MOBILITÀ A PARTIRE DA CASA E SERVIZI ATTORNO A TPM E BICIPOLITANA

La **localizzazione delle abitazioni**, delle attività produttive e dei servizi **incide** sulle possibilità di spostamento e sulla **dipendenza dall'auto**. La vicinanza alle stazioni e alle fermate, la frequenza del trasporto pubblico e i collegamenti ciclabili e pedonali devono quindi essere considerati insieme nelle scelte di sviluppo e rigenerazione del territorio.

Il **PSM consolida i principi del PUMS** e del **Piano Territoriale Metropolitano** che perseguono la **pianificazione integrata** e rilancia la piena **sinergia tra politiche** per la **mobilità sostenibile** e politiche per lo **sviluppo** fondato sulla **rigenerazione urbana**, a favore della prossimità dei servizi e dell'inclusione sociale, elementi determinanti per ridurre le disuguaglianze e favorire la crescita produttiva, sociale e culturale.

La **rigenerazione urbana** è la **strategia prioritaria di trasformazione del territorio urbanizzato** e TPM e Bicipolitana ne sono l'elemento ordinatore, sia nella pianificazione dei collegamenti tra abitazione, luoghi di lavoro e istruzione, di cura e socialità, sia nella definizione della qualità degli spazi pubblici a partire dall'ambiente stradale. Lo stesso approccio va portato avanti anche per gli ambiti

produttivi e logistici, per aumentarne l'accessibilità e qualità in coerenza con i principi contenuti nel PUMS e nel PTM.

Per questo, si intende realizzare – nel quadro dell'architettura comune di Bologna Platform (cfr. cap. 5.5.2) – **un Atlante metropolitano casa-servizi-mobilità**, come **strumento di supporto al governo del territorio**.

La **funzione principale** dell'Atlante è fornire una **base cartografica dinamica** e pubblica, che incroci in tempo reale patrimonio abitativo disponibile e costi di locazione, accessibilità con TPL, SFM, tram e rete ciclabile, distribuzione dei servizi essenziali (scuole, presidi sanitari, farmacie, servizi sociali), principali poli funzionali e ambiti produttivi. Queste informazioni si integrano con una **mappatura delle fragilità territoriali** e con l'individuazione delle **opportunità di rigenerazione e riqualificazione** urbana.

L'Atlante rende **visibile** e **misurabile** la **diseguaglianza** spaziale di **accesso ai servizi**, offrendo elementi per il confronto politico e **orientando le priorità di investimento** laddove il bisogno è più urgente e l'offerta più carente. Ogni nuova trasformazione urbanistica, ogni localizzazione di un servizio pubblico, ogni estensione della rete di trasporto o ciclabile dovrà essere letta attraverso questa mappatura prima di essere decisa. Città metropolitana, per le funzioni di pianificazione territoriale e governo del trasporto pubblico locale, è il soggetto che può costruire e aggiornare continuamente l'Atlante, in collaborazione con i Comuni, le Unioni, SRM e i gestori del servizio di trasporto pubblico.

I – I Centri di Mobilità come nuovi nodi urbani metropolitani e porte di accesso al territorio

Il PSM, a partire dalle prime **due sperimentazioni** dei **Centri di Mobilità** individuate dal PUMS (Terminal Fiera ed Emilio Lepido), propone un **programma pluriennale di riqualificazione integrata** di stazioni SFM e Centri di Mobilità come nuovi poli urbani. **Il Programma Stazioni** – cofinanziato da Città metropolitana, Comuni e operatori privati – definisce per ciascun nodo i principali elementi progettuali: gli interscambi multimodali, gli usi e le funzioni del contesto di inserimento nel raggio di 500 metri – residenze accessibili, servizi di prossimità, spazi di lavoro condiviso – , la rete ciclabile di avvicinamento, il programma di attivazione commerciale e sociale degli spazi pubblici.

Il PUMS prevede la realizzazione di **30 Centri di Mobilità** nell'area metropolitana, con la duplice funzione di:

- **nodi di interscambio** del sistema del TPL, che connettono ferro, tram, bus, bici e mobilità condivisa in un unico punto accessibile;
- **ambiti prioritari di rigenerazione urbana** nei 500 m di raggio.

Le **linee di indirizzo** per la progettazione dei Centri di Mobilità hanno definito un **approccio integrato**, che tiene insieme aspetti trasportistici, ambientali ed urbanistici, favorendo la loro configurazione come polarità urbane con servizi e funzioni per la comunità. I **Centri di Mobilità** rappresentano dunque la **concretizzazione della Bologna metropolitana dei 15 minuti**: un sistema urbano di opportunità distribuite nel territorio, non solo i terminali della rete dei trasporti.

I Terminal Fiera ed Emilio Lepido – i due Centri di Mobilità principali previsti dal PUMS – costituiscono il contesto ideale per una prima sperimentazione, basata sull'integrazione tra accessibilità residenziale, servizi di prossimità e spazi pubblici di qualità quali criteri principali di progettazione. Il **modello del Programma Stazioni** sarà **esteso a tutte le principali fermate del TPM**, con l'obiettivo di rendere vivibili i luoghi dell'attesa e di interscambio.

b) LE SCELTE FUTURE DEL TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO: RETI, INVESTIMENTI E POLITICHE TARIFFARIE

Il PSM sostiene il **completamento della rete portante metropolitana** insieme allo sviluppo di un sistema tariffario integrato metropolitano, superando il concetto di rete urbana, suburbana ed extraurbana e disegnando una **rete connessa ed integrata** costituita da SFM, nuova rete tranviaria e linee Metrobus.

La principale strategia individuata dal PSM per raggiungere gli obiettivi generali del PUMS riguarda il **rafforzamento della rete portante del Trasporto Pubblico Metropolitano**, con l'obiettivo di **superare i limiti di capacità** dell'attuale offerta di trasporto pubblico e offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata, anche per spostamenti diversi da quelli verso i luoghi di lavoro e di scuola.

La realizzazione del TPM non si esaurisce nello sviluppo delle reti e infrastrutture e nell'innovazione dei mezzi: la sua **tenuta dipende dal modello di gestione**, dalla **sostenibilità economica** del servizio e dalla **capacità di programmare gli investimenti** nel lungo periodo.

Il PSM intende dare un **primo orientamento** all'assetto della gestione, alle condizioni di sostenibilità del servizio e all'orizzonte degli investimenti, contribuendo allo **sviluppo degli indirizzi** in sede della **futura gara del trasporto pubblico** prevista nel 2028. In particolare, il nuovo contratto di servizio dovrà prevedere la **riorganizzazione della rete** in funzione dell'**entrata in esercizio del tram**. Dovrà inoltre sostenere la **decarbonizzazione** dei mezzi, in linea con gli investimenti già in corso, e **migliorare la qualità dell'offerta**, rafforzando anche i servizi notturni, festivi ed estivi.

Per raggiungere questi obiettivi, occorre definire un **modello di gestione che garantisca la sostenibilità economica** del servizio nel lungo periodo. Le risorse e gli impegni finanziari dovranno essere coerenti con gli investimenti previsti dalla

pianificazione e con le capacità operative necessarie a realizzarli e a gestire il servizio.

Il tema del **rafforzamento del Trasporto Pubblico Metropolitano si intreccia strettamente con l'organizzazione complessiva del servizio, che potrebbe** vedere un percorso di aggregazione anche societaria degli attori dei servizi di trasporto pubblico locale, in un'ottica di sviluppo industriale e con l'opportunità di addivenire alla costituzione di un'azienda unica regionale del trasporto pubblico locale. Le aziende oggi operative in Emilia-Romagna servono territori confinanti con reti pensate in modo separato, governance distinte e capacità di investimento molto diverse. La volontà condivisa con la Regione è rafforzare il sistema del trasporto pubblico a livello regionale, migliorare l'efficienza, aumentare la capacità di investimento e garantire servizi di qualità per l'intero territorio regionale, unendo le esperienze maturate nei territori.

Un **unico operatore** con dimensioni patrimoniali, capacità tecniche e competenze rafforzate consentirebbe di **aumentare la competitività**, garantire **economie di scala negli acquisti di flotta** e negli investimenti infrastrutturali, e rendere **più efficace l'integrazione tariffaria** in tutta la Regione. L'obiettivo è estendere la possibilità di utilizzare mezzi di trasporto diversi nello stesso viaggio con tariffe integrate, anche nelle combinazioni oggi non comprese nel sistema.

I – La rete tranviaria: da due a quattro linee

Il Trasporto Pubblico Metropolitano si fonda su una rete portante costituita per l'area urbana di Bologna dal sistema tranviario integrato con il trasporto pubblico su gomma e con il Servizio Ferroviario Metropolitano. La **nuova rete tranviaria** di Bologna è stata organizzata su **quattro linee**, tra loro interconnesse, individuate considerando le direttrici principali e maggiormente cariche dell'attuale sistema di trasporto pubblico su gomma.

La **linea rossa** verrà **ultimata nel 2026**, per il tratto fino a San Donnino, con un costo complessivo di 511 milioni di euro e un finanziamento che combina risorse ministeriali e fondi PNRR. La **linea verde**, interamente finanziata con fondi PNRR, è in fase di ultimazione con ultimazione prevista nel **2027**. La **linea blu** è in **fase di progettazione** con contributi ministeriali per complessivi 1,72 milioni di euro destinati al tratto sud-ovest. Infine, la **linea gialla**, prevista dal PUMS nella rete tranviaria a regime richiede ancora l'avvio della progettazione, l'individuazione delle fonti di finanziamento e la definizione dei tempi di attuazione.

Il **PSM** riconosce il ruolo della rete tranviaria nel sistema del TPM in coerenza con il PUMS, e **ne rilancia il completamento a quattro linee pienamente operative** nell'orizzonte temporale **2032-2040**. Il completamento prevede la copertura delle direttrici est-ovest e nord-sud della città e la creazione di nodi di interscambio nelle

stazioni SFM, nei Centri di Mobilità e nei maggiori poli funzionali attraversati, a partire dal-TEK District.

II – Il Servizio Ferroviario Metropolitano: aumento frequenze, realizzazione linee passanti

Il completamento delle **linee passanti ferroviarie**, che consentono di collegare diverse aree del territorio metropolitano **senza la necessità di cambio** in Stazione Centrale, e la realizzazione dei Centri di Mobilità come **nodi di interscambio** tra ferro, tram, bus e Bicipolitana, sono **condizioni** essenziali per fare del **SFM la spina dorsale della mobilità metropolitana** quotidiana e la rete portante del TPM per la scala territoriale. L'obiettivo è **garantire frequenze di 15 minuti** nelle ore di punta nelle stazioni caratterizzate da maggiori flussi di traffico, potenziando il servizio anche nella **fascia serale e notturna** e nei **giorni festivi** per renderlo più attrattivo con particolare attenzione alle giovani generazioni, protagoniste della sfida demografica del Piano.

Nel 2024 sono stati potenziati i collegamenti delle linee **SFM1** e **SFM5** e l'intero SFM ha registrato un **aumento del 17% dei viaggi** rispetto all'anno precedente, con una crescita delle frequentazioni nelle fermate urbane di Bologna del 31%. **Il modello** delle linee passanti, con collegamenti frequenti nelle ore di punta, **va esteso alle altre direttrici** previste dal PUMS, la Vignola-Portomaggiore e la Ferrara-Imola, attraverso il completamento degli interventi infrastrutturali e tecnologici necessari.

In questo quadro si inserisce il **potenziamento del nodo ferroviario bolognese**, funzionale alla **realizzazione del SFM** e al posizionamento nazionale ed internazionale della Stazione Centrale di Bologna, dalla quale **favorire connessioni** con **Aeroporto Marconi** e **Tecnopolo DAMA/TEK District**. In questo contesto, assume particolare rilievo anche il ruolo dell'Aeroporto Guglielmo Marconi, quale infrastruttura strategica per il posizionamento nazionale e internazionale della Città metropolitana. Nel 2025 l'**Aeroporto** ha registrato **11,1 milioni di passeggeri**, classificandosi come il settimo aeroporto italiano. L'obiettivo rimane quello di continuare a potenziare il sistema del trasporto pubblico e favorire politiche volte ad incrementare modalità di accesso al sistema aeroportuale maggiormente sostenibili.

Nel quadro del sistema dei trasporti si inseriscono anche le opere per il **quadruplicamento della linea Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme**. Per il territorio metropolitano e il nodo ferroviario bolognese, tale potenziamento rappresenta un'**occasione unica** per **migliorare le prestazioni** in termini di **capacità e affidabilità** nel lungo periodo. Per lo sviluppo del SFM è quindi fondamentale garantire che il potenziamento della linea si integri in modo armonico con il sistema dei trasporti e con il territorio, attraverso una progettazione coordinata e strategica.

III – Metrobus e nuovi interventi: il sistema su gomma del futuro

Il PSM rilancia l'attuazione e completamento del Metrobus: un sistema di trasporto rapido su gomma (**BRT**) che combina corsie dedicate, fermate attrezzate, veicoli elettrici snodati e alta frequenza. Offre un **livello di servizio intermedio** tra **treno** e **autobus**, con costi e tempi di realizzazione inferiori rispetto ai sistemi su ferro.

La **rete Metrobus** è una delle **tre componenti della rete portante** del Trasporto Pubblico Metropolitano, insieme al Servizio Ferroviario Metropolitano e alla rete tranviaria, per collegare Bologna ai principali centri urbani del territorio metropolitano. È composta da **sette corridoi metropolitani** infrastrutturati extraurbani e suburbani, pianificati per **garantire collegamenti** bus veloci e frequenti sulle direttrici non coperte dal Servizio Ferroviario Metropolitano. Ad oggi sono stati sviluppati i **progetti di fattibilità** lungo la direttrice di Galliera, San Vitale e San Donato, con quest'ultima già finanziata. La rete Metrobus prevista dal PUMS costituisce la risposta concreta alla visione della Bologna metropolitana da 15 minuti per i Comuni non serviti dal ferro, assicurando frequenza cadenzata, velocità, comfort di fermate e mezzi, integrazione con il SFM nei nodi di interscambio.

In questo quadro si inseriscono gli **interventi urbani** per il **completamento delle fermate SFM**, l'interramento della tratta urbana Bologna–Portomaggiore e lo sviluppo della rete di filobus e autobus elettrici. Gli interventi si **raccordano** con la **rete tranviaria** per migliorare l'integrazione dei collegamenti urbani e metropolitani.

IV – Politiche tariffarie: accessibilità come condizione di equità

La creazione del **biglietto metropolitano integrato** è la politica fondante per lo sviluppo del TPM. L'obiettivo è raggiungere progressivamente un **sistema di tariffazione esteso** a tutto il territorio dei 55 comuni metropolitani, con un titolo di viaggio flessibile che consenta di utilizzare indifferentemente tram, bus urbano, extraurbano e SFM e una tariffa chiara indipendente dalla modalità usata per spostarsi. Oggi l'integrazione esiste solo parzialmente, e non copre ancora tutte le tipologie di trasporto pubblico né l'intera area metropolitana in modo uniforme. **Completare l'integrazione tariffaria** è la condizione perché il passaggio all'intermodalità e alla multimodalità diventi un'esperienza semplice e gradevole.

Il nuovo **sistema di tariffazione** rappresenta dunque la **leva** fondamentale e di immediata **efficacia** per **favorire l'uso del TPM**. Al contempo è necessario **rafforzare** il sistema delle **agevolazioni tariffarie** come strumento di **equità** per **favorirne l'uso** tra i redditi più bassi, mantenendo come criterio di riferimento l'**ISEE**, anche per fasce d'età.

Infine, occorre proseguire verso un sistema che offra un **unico accesso digitale a tutti i servizi di trasporto**, con pagamento integrato. Il sistema tariffario evolverà in

questa direzione attraverso un accordo e un **lavoro condiviso** tra Città metropolitana, Comune di Bologna, Regione e gestore del trasporto pubblico. Dati aperti e interoperabili andranno a supportare il coordinamento e la gestione dei servizi.

V – Posizionamento nazionale e nascita del Fondo Metropolitano per la Mobilità

Il **finanziamento del trasporto pubblico** presenta una criticità con la quale il PSM deve confrontarsi. Il Fondo Nazionale Trasporti – circa 5 miliardi di euro complessivi, di cui 400 milioni destinati all'Emilia-Romagna nel 2025 – ha subito un decremento, generando una condizione di incertezza strutturale. Il PUMS prevede **due scenari evolutivi** per la realizzazione del **Trasporto Pubblico Metropolitano**, con un **aumento** di circa il **20%** dell'**offerta di rete** e un investimento economico compreso tra **40 e 60 milioni** di euro.

Il potenziamento del TPM è quindi **finanziariamente sostenibile** solo a **due condizioni** fondamentali: il miglioramento del quadro nazionale e il potenziamento della quota di investimento da parte della Regione, anche in considerazione degli sviluppi già operativi del trasporto pubblico, incluso il tram.

È questa la ragione per cui il **PSM**, e le strategie che propone per il trasporto pubblico, devono diventare un **riferimento per il dialogo** con i livelli di **governo nazionale ed europeo**: un disegno programmatico con cui portare nei luoghi del confronto le ragioni di un sistema dei trasporti metropolitano che ha già dimostrato, con i dati del passante SFM1, che il miglioramento dell'offerta attrae nuova domanda.

Nello scenario di incertezza e calo delle risorse, il PSM intende **sviluppare**, a partire dall'esperienza del **Fondo perequativo metropolitano**, una **linea dedicata al sostegno del trasporto pubblico**, attraverso l'utilizzo di parte delle sue risorse. Una disponibilità aggiuntiva a **regia metropolitana** potrà contribuire a finanziare integrazione tariffaria, nuovi servizi, aumento delle frequenze, estensioni serali e servizi a chiamata nei territori fragili, integrando i finanziamenti nazionali e regionali.

In quest'ottica possono contribuire a finanziare gli interventi **anche soggetti privati e altri enti locali**, tramite la stipula di appositi accordi. L'esperienza del **Fondo perequativo** ha **introdotto** un **meccanismo di redistribuzione delle risorse** generate dalle trasformazioni territoriali a favore della rigenerazione e dei territori più fragili. Istituito nel 2021, con l'entrata in vigore del Piano Territoriale Metropolitano, nel Fondo perequativo metropolitano confluiscono il 50% degli oneri di urbanizzazione secondaria e del contributo straordinario delle trasformazioni relative agli insediamenti di rilievo metropolitano nonché, in generale, degli interventi che consumano suolo. Tali risorse sono utilizzate per il finanziamento di Programmi metropolitani di rigenerazione rivolti ai territori fragili della Città

metropolitana, in un'ottica perequativa e di riequilibrio territoriale. **Il sostegno al TPL si inserisce in questa stessa logica:** destinare parte delle risorse al miglioramento dei collegamenti e dell'accessibilità, mantenendo le finalità perequative e di riequilibrio territoriale del Fondo.

VI – Gli obiettivi di decarbonizzazione della flotta metropolitana

Il sistema di trasporto pubblico metropolitano è chiamato a contribuire in modo determinante alla decarbonizzazione delle flotte pubbliche, in coerenza con gli obiettivi climatici europei. A tal fine il PSM intende perseguire la **neutralità carbonica dell'intero parco mezzi entro il 2030**, in anticipo rispetto all'obiettivo europeo di neutralità climatica al 2050. Il percorso richiede **investimenti pluriennali** in innovazione tecnologica e mobilità sostenibile.

Tale strategia si fonda sul principio del **mix tecnologico** e sul ricorso a un insieme di **soluzioni complementari**, scelte in funzione delle caratteristiche di ciascun servizio e del contesto territoriale: elettrificazione con sistemi a batteria e ricarica in deposito o in linea, filoviarizzazione con tecnologie di ricarica in movimento, idrogeno per i servizi che richiedono maggiore autonomia e flessibilità, combustibili rinnovabili da economia circolare dove l'elettrificazione risulta meno efficiente. Nessuna tecnologia è assunta come soluzione unica, ma ciascuna concorre al raggiungimento dell'obiettivo di neutralità carbonica.

La **transizione** dovrà essere **sostenuta** dall'integrazione tra **risorse pubbliche**, in particolare fondi europei e nazionali, e dall'**autofinanziamento** da parte del **gestore del servizio** di trasporto pubblico, con una programmazione degli investimenti coerente con le scadenze dei diversi strumenti finanziari.

c) LA BICIPOLITANA: UN'INFRASTRUTTURA METROPOLITANA PER CONNETTERE E QUALIFICARE IL TERRITORIO

Il PUMS ha esteso a scala metropolitana il Biciplan del Comune di Bologna, dando vita alla **Bicipolitana bolognese, una rete unica per favorire la mobilità ciclistica e gli spostamenti sostenibili nel territorio metropolitano.**

Con l'iniziativa, è stato avviato un processo di definizione, attuazione e realizzazione di una rete ciclable metropolitana capillare e riconoscibile, con un **coordinamento mirato** per la **programmazione** e l'**investimento** di risorse nazionali, regionali e locali, e con un **monitoraggio** costante dello stato di avanzamento.

La **Bicipolitana** metropolitana si articola in **due reti**: una dedicata agli **spostamenti quotidiani** e una al **tempo libero** e al **cicloturismo**.

La rete quotidiana, fondamentale per **aumentare gli spostamenti in bicicletta**, comprende **20 linee** (10 radiali, 6 trasversali e 4 tangenziali) per un totale di **979 km**, di cui **oltre il 50% è già stato realizzato** o è **in corso** di realizzazione. Le linee sono poi integrate da "connessioni", che rappresentano assi di collegamento tra centri

minori, frazioni, poli funzionali e aree industriali: una rete che collega il Capoluogo con i Comuni dell'hinterland e i principali poli metropolitani, oltre a stazioni ferroviarie e Centri di Mobilità, con l'obiettivo di **favorire l'intermodalità** e la **riduzione dell'uso dell'auto**.

La rete per il **tempo libero** conta invece **16 linee** per circa **980 km** e rappresenta il sistema dei **percorsi cicloturistici**, con la **Ciclovia del Sole** come asse principale e collegamenti verso le aree naturali e turistiche.

Il PSM sostiene il completamento della Bicipolitana bolognese per **garantire il collegamento di tutto il territorio** a partire dal Capoluogo e favorire la qualificazione del territorio e la rigenerazione urbana, in un quadro di progressiva riduzione delle risorse nazionali dedicate.

d) VERSO UN SISTEMA INNOVATIVO DI MOBILITÀ METROPOLITANA: DALLA RACCOLTA DATI ALLA GUIDA AUTONOMA

Il sistema della mobilità sta entrando in una fase di profonda trasformazione, guidata dall'ampia disponibilità di dati e dallo sviluppo di **tecnologie digitali sempre più avanzate**. La raccolta e l'analisi di dati sugli spostamenti, sui flussi e sull'uso dello spazio stradale consentono di **conoscere meglio i comportamenti di mobilità**, di gestire in modo dinamico reti e servizi e di orientare le scelte di pianificazione su basi più solide. Su questa base si innestano le soluzioni più innovative, dall'**infomobilità integrata** ai servizi di **mobilità condivisa** e su richiesta, fino alla **guida autonoma**, la quale apre a nuove prospettive con la possibilità di portare avanti progetti mirati sul territorio, a partire da iniziative di carattere sperimentale.

L'obiettivo del PSM è **governare questa transizione** in modo graduale e coerente con gli obiettivi di sostenibilità e sviluppo urbano, perché l'**innovazione tecnologica** sia al **servizio di un territorio** più accessibile, sicuro e vivibile per tutte le persone.

I - I dati come infrastruttura di governo della mobilità metropolitana

Bologna metropolitana, sull'esempio delle grandi città europee, ha già **posto le basi** per concorrere alla raccolta, all'elaborazione e all'**uso dei dati** sulla mobilità come **strumento ordinario di governo** grazie alla capacità di calcolo del Tecnopolo DAMA e all'ecosistema regionale della ricerca e dell'innovazione. La sfida è, al contempo, **definire chi governa i dati sulla mobilità**, con **quali finalità** e secondo **quali regole di accesso** e diffusione.

L'obiettivo di lungo termine è **creare una piattaforma dinamica che combini i dati** del SFM e del TPL, della rete ciclabile, della mobilità privata (volumi di traffico, tempi di percorrenza, congestione) e i dati ambientali di ARPAE (qualità dell'aria per zona). A questi si aggiungono, **dove la governance lo consente**, i **dati aggregati** e anonimizzati degli **smartphone**, per comprendere i **pattern di spostamento**

effettivi dell'intera popolazione metropolitana. La piattaforma vuole essere uno strumento di governo del territorio che consente di attivare azioni e misure adeguate ai diversi contesti e alle diverse necessità.

Per creare un'unica piattaforma integrata **occorrono dati aperti e interoperabili**, da condividere tra tutti gli enti e gestori coinvolti (gestore del Trasporto Pubblico Locale, Trenitalia Tper, SRM, ARPAE, Comuni e Unioni, ecc.). I **dati vanno intesi come un bene comune** e la loro gestione come funzione pubblica della Città metropolitana.

In questa ottica il PSM propone la creazione di un **Osservatorio metropolitano della mobilità e del clima dei centri urbani**, come struttura permanente di raccolta, elaborazione e pubblicazione dei dati relativi alla mobilità metropolitana (TPL e SFM, flussi ciclabili, qualità dell'aria per zona, congestione stradale). Aperto a Comuni, Unioni e parti economico-sociali come strumento ordinario di governo, l'Osservatorio potrà avvalersi delle infrastrutture digitali e delle capacità di elaborazione del Tecnopolo DAMA. La piattaforma, **accessibile in tempo quasi reale** da sviluppare nell'ambito del complesso sistema di **regole esistenti**, e con **indicatori aggiornati mensilmente**, diventerà il riferimento condiviso per ogni decisione sulla mobilità metropolitana. L'Osservatorio misurerà i progressi verso gli obiettivi e i target del PUMS — riduzione delle emissioni da traffico e dell'uso dell'auto privata a favore del trasporto pubblico, della bicicletta e degli spostamenti a piedi — e consentirà di segnalare per tempo gli scostamenti che richiedono interventi correttivi. Anche l'Osservatorio **si inserirà nell'architettura più ampia di Bologna Platform**, che raccorda gli strumenti per la gestione e l'utilizzo dei dati nei diversi ambiti del Piano (cfr. cap. 5.5.2).

II - Prospettive della guida autonoma per Bologna metropolitana

L'Emilia-Romagna si conferma uno dei principali **hub europei per il supercalcolo** applicato all'**automotive** e alla mobilità intelligente. La **Motor Valley** — con Maserati, Ferrari, Lamborghini, Ducati, i fornitori della filiera e i centri di ricerca e sviluppo — è storicamente il luogo in cui, in Italia, si sviluppano e si testano l'automazione e i sistemi di guida avanzata. Il **Tecnopolo DAMA** aggiunge **una nuova dimensione** a questo ecosistema, mettendo a disposizione la capacità computazionale necessaria per elaborare in tempo reale i dati alla base dei sistemi di guida autonoma, provenienti da sensori, mappe ad alta definizione e modelli predittivi del comportamento degli altri utenti della strada.

L'introduzione della **guida autonoma** nelle città potrà contribuire a **migliorare la sicurezza**, la **sostenibilità** e l'**accessibilità**, nonché ad **aumentare la copertura del trasporto pubblico** attraverso l'integrazione di servizi autonomi, come navette, taxi e car sharing, e a ridurre congestione ed emissioni. Sul piano del governo del territorio, lo sviluppo di questi progetti potrà inoltre favorire la collaborazione tra la

Città, l'industria e le aziende di trasporto.

Nell'ambito del rilancio del PUMS è previsto lo sviluppo di un **documento di indirizzo specifico** sui veicoli a **guida autonoma**, volto a **orientare l'automazione dei mezzi di trasporto** di persone e merci nel territorio metropolitano.

Il **ruolo del PSM** in questo campo è dunque **duplice**. Il Piano intende **sostenere l'evoluzione** verso la guida autonoma, **favorire la sperimentazione** e promuovere il posizionamento di Bologna come laboratorio europeo, anche attraverso il coinvolgimento di DAMA, dell'ecosistema della ricerca e dell'innovazione e della filiera automotive. Al tempo stesso, occorre garantire che la transizione avvenga in un quadro di forte **governance pubblica**, con particolare attenzione alle **implicazioni urbanistiche, ambientali, sociali e occupazionali**, comprese le ricadute sui lavoratori e sulle lavoratrici del settore.

L'evoluzione tecnologica dovrà accompagnare il miglioramento del sistema urbano e della mobilità ed essere un'**occasione per favorire qualità e coesione territoriale**. Per Bologna metropolitana, la guida autonoma dovrà quindi essere uno strumento per **connettere meglio i 55 Comuni**, a partire dai territori più fragili e in sinergia con lo sviluppo del TPM.

5.3 ABITARE BOLOGNA:

DIRITTI, POLITICHE E MODELLO DI SVILUPPO NELLA CITTÀ METROPOLITANA

Negli ultimi dieci anni, i prezzi delle abitazioni in Europa sono aumentati del 60% in termini nominali, mentre i canoni di locazione medi sono cresciuti di circa il 20% rispetto al 2013. La crescente distanza tra **dinamiche del mercato abitativo e capacità reddituale delle famiglie** è riconosciuta come fattore di crisi strutturale dalla Commissione europea nel dicembre 2025 con l'*"European Affordable Housing Plan"*.

La situazione abitativa non appare più riconducibile a dinamiche esclusivamente congiunturali, ma è associata a **trasformazioni di lungo periodo**. Tra queste rientrano il disinvestimento pubblico nell'edilizia residenziale, la crescente finanziarizzazione dei mercati immobiliari e l'espansione degli affitti brevi a uso turistico, con la conseguente riduzione del patrimonio destinato alla residenza stabile.

Di fronte a questa condizione, sedici sindaci delle principali città europee — tra cui Barcellona, Roma, Parigi, Firenze, Milano e Bologna — hanno formato la **Mayors for Housing Alliance**, con l'obiettivo di esprimere una voce unitaria verso le istituzioni europee e di presentare un Piano d'azione europeo per l'abitare. Tra le proposte avanzate dall'Alleanza figura la costituzione di un **nuovo fondo europeo per l'abitare accessibile**, modellato sul programma Next Generation EU, capace di

mobilitare **300 miliardi di euro, di cui almeno 100 miliardi in contributi a fondo perduto.**

Il terzo Eurocities Pulse Mayors Survey conferma che l'abitare accessibile, inteso come la possibilità di disporre di un alloggio a costi sostenibili rispetto al proprio reddito, è una delle principali urgenze per le amministrazioni urbane europee. Il **47% dei sindaci** dichiara che questa possibilità è seriamente a rischio nella propria città.

Sul fronte abitativo, l'Italia sconta una **carenza strutturale di offerta accessibile**. Una quota rilevante degli investimenti nel settore è destinata alla manutenzione del patrimonio esistente piuttosto che alla costruzione di nuovi alloggi a prezzi accessibili. I permessi di costruzione sono inoltre diminuiti dal 2010 al 2024. Il mercato tende dunque a produrre case costose per chi può permetterselo, non case accessibili per chi ne ha bisogno.

Il Report dell'Osservatorio nazionale ERP 2024/2025 di Federcasa e Nomisma rileva che gli enti associati a Federcasa gestiscono 823.734 alloggi, di cui **797.034 destinati all'edilizia residenziale pubblica**, pari a solo il **2,3% dello stock abitativo italiano**. Alla carenza cronica di alloggi da destinare a nuclei familiari a basso reddito si aggiungono **61.300 alloggi ERP sfitti perché richiedono manutenzione straordinaria** — il 7,7% dello stock complessivo.

Emergono quindi tre criticità, legate alla **limitata produzione di nuovo patrimonio abitativo accessibile**, alle **difficoltà nella manutenzione e riattivazione del patrimonio esistente** e alla **progressiva riduzione del peso del patrimonio pubblico destinato alla locazione**.

Tali criticità riflettono anche l'**evoluzione delle politiche pubbliche** e delle condizioni di mercato. Vi concorrono la riduzione dell'intervento pubblico, la progressiva liberalizzazione dei mercati immobiliari e il degrado del patrimonio pubblico non adeguatamente valorizzato. A questi fattori si aggiunge il **ritardo** nell'introduzione di una **regolazione degli affitti brevi**, legato anche alla necessità di bilanciare gli interessi consolidati presenti nei diversi territori. L'Italia ha così sensibilmente ridotto il peso del patrimonio pubblico destinato alla locazione, che rimane oggi **molto al di sotto dei livelli registrati nei Paesi europei** più avanzati, come i Paesi Bassi, dove il social housing supera il 30% dello stock abitativo.

Con il suo Piano Strategico Metropolitano, **Bologna assume una scelta politica centrale, quella di considerare la casa un'infrastruttura sociale**, al pari della rete idrica, della rete di trasporto pubblico o del sistema sanitario. Questo significa riconoscere che la disponibilità di un'abitazione adeguata e accessibile non è soltanto una condizione individuale, ma una componente essenziale della capacità del territorio di garantire coesione sociale, sostenere la mobilità e la stabilità della popolazione, rendere accessibili i servizi e mantenere le condizioni necessarie allo sviluppo economico e sociale. La politica abitativa diventa pertanto

una **politica territoriale** che riguarda la possibilità per le persone di **vivere, studiare e lavorare nel territorio metropolitano** e, più in generale, la capacità della Città metropolitana di mantenere nel tempo le proprie comunità e di attrarre nuovi abitanti.

In assenza di un'offerta pubblica e a canone calmierato significativa, le dinamiche di mercato possono segmentare l'offerta abitativa, concentrando le risorse nei segmenti di fascia alta e riducendo la disponibilità di alloggi nella fascia media e bassa, con ricadute su una quota ampia della popolazione.

Il **modello viennese** — basato su alloggi pubblici o a canone calmierato, costruiti e mantenuti nel corso di un secolo di politica abitativa continua — dimostra che un sistema diverso è possibile. Non si tratta di replicare il modello di Vienna, ma di riconoscere che le scelte compiute nell'arco di decenni producono effetti duraturi che nessun incentivo fiscale rivolto al mercato privato può generare nel breve periodo. Per Bologna, questo riferimento sostiene la scelta di una **programmazione abitativa metropolitana continuativa**.

A scala metropolitana, questo impegno si traduce in obiettivi e strumenti nel **"Programma metropolitano dell'Abitare"** e nei progetti per ampliare l'offerta abitativa accessibile. L'offerta va intesa non come risposta emergenziale, ma come **infrastruttura di lungo periodo a garanzia del diritto di abitare questa città**.

Come strumento strutturale di politica territoriale, il Programma deve mettere in relazione **fabbisogni abitativi, politiche urbane, servizi, mobilità e sviluppo economico**. Deve inoltre costruire nel tempo un'offerta abitativa articolata, che comprende edilizia pubblica, edilizia residenziale sociale, locazione a canone calmierato e altre forme di abitare accessibile.

Alle iniziative territoriali devono tuttavia affiancarsi **misure nazionali ed europee coerenti con i medesimi obiettivi**. La politica abitativa metropolitana deve quindi accompagnarsi a un'azione di interlocuzione e advocacy nei confronti delle istituzioni nazionali ed europee, volta a riportare il tema della casa tra le priorità delle politiche pubbliche e a promuovere lo stanziamento di **risorse strutturali per incrementare e riqualificare l'offerta abitativa accessibile**.

LA QUESTIONE DEMOGRAFICA, LE DIFFERENZE TERRITORIALI, IL CONSUMO DI SUOLO E IL DIRITTO ALLO STUDIO: I QUATTRO NODI STRUTTURALI PER BOLOGNA METROPOLITANA

La questione abitativa è strettamente intrecciata alle **trasformazioni demografiche e sociali del territorio metropolitano**, caratterizzate da dinamiche articolate e differenziate.

L'invecchiamento della popolazione e la crescita delle famiglie unipersonali e dei nuclei monogenitoriali modificano la domanda abitativa e ampliano la gamma dei bisogni a cui rispondere. A queste trasformazioni si affiancano i cambiamenti nelle modalità di lavoro, con la diffusione della flessibilità lavorativa e del lavoro a distanza, nonché le difficoltà di accesso e permanenza nel territorio per alcune categorie di lavoratrici e lavoratori dei settori sociale, sanitario, educativo e della mobilità.

Su queste dinamiche incidono inoltre **condizioni di vulnerabilità** legate all'età, al genere, all'origine e allo status migratorio, alla condizione economica e alla posizione geografica. Questi fattori contribuiscono a determinare una domanda sempre più differenziata e rendono necessarie soluzioni abitative adeguate a condizioni e bisogni diversi.

La complessità di tali trasformazioni non consente, pertanto, di ricondurre la questione dell'abitare a un'unica componente della domanda.

In questo quadro, il PSM concentra l'attenzione sul rapporto tra **dinamiche demografiche, attrattività territoriale e accessibilità abitativa**, con particolare riferimento alla capacità del territorio di **attrarre e trattenere le giovani generazioni** e, più in generale, le persone che vi studiano e vi lavorano.

Questa scelta non esaurisce la più ampia articolazione della domanda sociale di abitazione, ma individua nelle giovani generazioni una componente strategica per la tenuta futura della Città metropolitana. Per giovani non si intendono soltanto gli studenti e le studentesse, ma anche chi entra nel mercato del lavoro e costruisce nel territorio metropolitano il proprio percorso professionale e personale, nei diversi settori della pubblica amministrazione, della manifattura, dei servizi, della sanità, dell'educazione, della ricerca e, più in generale, del sistema economico e sociale. L'accesso a un'abitazione a **costi compatibili con i livelli di reddito e con le condizioni lavorative** è infatti una delle condizioni per scegliere il territorio metropolitano come luogo nel quale vivere, lavorare e costruire il proprio progetto di vita.

L'attenzione ai giovani assume particolare rilievo alla luce delle dinamiche demografiche che interessano il territorio e, in particolare, il Capoluogo, che registra nel 2025 un **saldo migratorio positivo composto per oltre la metà da giovani** (57% tra i 15 e i 34 anni).

Sebbene il saldo migratorio compensi ancora il saldo naturale negativo, le stime prevedono una progressiva riduzione del tasso di crescita della popolazione fino a valori negativi nel 2050.

L'attrattività della città, testimoniata dal saldo migratorio positivo, si confronta però con elevati costi abitativi che possono contribuire a scoraggiare la permanenza dei giovani che arrivano per studiare e poi vanno a vivere altrove.

I giovani tra i 18 e i 34 anni subiscono infatti con maggiore intensità la pressione del mercato immobiliare, essendo la fascia con i redditi più bassi, la minore stabilità contrattuale e la maggiore propensione alla mobilità geografica.

La questione demografica va affrontata tenendo conto anche delle **differenze territoriali** tra **Appennino, Pianura e Capoluogo**. Le politiche abitative richiedono quindi una **programmazione differenziata e flessibile** per rispondere alle peculiarità dei diversi territori. Nel Capoluogo e nei Comuni della prima cintura bolognese la forte pressione della domanda determina prezzi e canoni insostenibili per le fasce di reddito medio-basso. L'Appennino e alcune aree della Pianura periferica affrontano una condizione differente, caratterizzata da patrimonio immobiliare sottoutilizzato, case abbandonate e domanda crescente, a fronte di un'offerta che resta indisponibile per ragioni strutturali diverse.

I Comuni della seconda cintura — la fascia dove negli ultimi vent'anni si è spostata la crescita insediativa — registrano una crescente pressione sui prezzi, che si stanno avvicinando rapidamente ai livelli del Capoluogo senza averli ancora raggiunti. In questi territori, la crescita insediativa non è stata accompagnata da un corrispondente sviluppo dei servizi.

La strategia per superare le differenze territoriali nelle politiche abitative richiede di **conoscere e mappare i diversi profili del fabbisogno abitativo** e di integrare queste informazioni nei processi di rigenerazione urbana inclusiva e sostenibile. In questa prospettiva occorre concentrare **abitazioni e servizi in prossimità delle stazioni del SFM e dei Centri di Mobilità**.

Affrontare gli squilibri territoriali dell'abitare richiede inoltre una prospettiva che tenga insieme accessibilità economica, disponibilità degli alloggi e qualità del patrimonio abitativo, con particolare attenzione alla componente energetica, che incide sulla capacità di sostenere nel tempo i costi di gestione di un'abitazione. Il Piano individua quindi tra le fragilità anche la **povertà energetica**, che interessa in particolare gli anziani proprietari di abitazioni poco efficienti e le famiglie che vivono in alloggi ERP con impianti obsoleti. In questi casi, il costo delle utenze può ridurre sensibilmente il beneficio di un canone accessibile e, soprattutto per le persone anziane, incidere sulla possibilità di mantenere condizioni abitative adeguate e sicure.

Il **welfare abitativo** deve quindi tenere insieme le diverse componenti della domanda, sostenendo sia chi arriva nel territorio per studiare o lavorare sia chi, nelle diverse fasi della vita, rischia di non poter più mantenere condizioni abitative adeguate.

La riduzione del consumo di suolo e una nuova urbanistica

L'Emilia-Romagna ha compiuto una scelta urbanistica di rilievo nazionale con la **legge regionale 24/2017**, che assume l'obiettivo di **azzerare il consumo di suolo**

netto entro il 2050. Per le nuove trasformazioni fino a tale data, la legge fissa la quota complessiva di consumo di suolo ammissibile a un massimo del **3% della superficie del territorio urbanizzato esistente al 1° gennaio 2018.**

Il **Piano Territoriale Metropolitano di Bologna** — primo PTM approvato in Italia — ha tradotto questo obiettivo in una disciplina urbanistica specifica. Ha differenziato le quote di consumo di suolo ammesse dalla legge regionale, favorendone l'utilizzo (**2%**) per gli **insediamenti di rilievo metropolitano e a carattere strategico**, per accrescere l'attrattività e la competitività del territorio. La parte residuale (**1%**) è destinata alle **funzioni di interesse locale** per soddisfare le necessità dei singoli Comuni.

Il consumo di suolo, anche se in rallentamento, rimane una criticità significativa, con **oltre 100 ettari annui consumati nel territorio metropolitano nel quinquennio 2020-2024.**

In tale contesto, la pressione degli insediamenti logistici, particolarmente rilevante nella Pianura bolognese e modenese, è stata affrontata dal PTM attraverso limiti e criteri di localizzazione, rafforzati dall'**accordo territoriale del 2022 con la Regione Emilia-Romagna**, che vieta nuovi insediamenti logistici non connessi alle attività produttive esistenti.

In particolare, il PTM riconosce **l'Interporto di Bologna** quale grande hub del trasporto merci e polo funzionale specializzato intermodale, attribuendogli un ruolo strategico nel sistema logistico metropolitano. La sua integrazione con la rete ferroviaria ne rafforza la funzione di nodo per l'intermodalità ferro-gomma e per una mobilità delle merci più efficiente e sostenibile. Il **nuovo terminal ferroviario** previsto è destinato a consolidare questa funzione, aumentando la capacità ferroviaria e i volumi di traffico intermodale. I lavori sono iniziati nel 2024 e la loro conclusione è prevista nel 2027, con un investimento di **43 milioni di euro.**

Le nuove dinamiche insediative richiedono attenzione anche alla **crescita degli impianti fotovoltaici a terra** su superfici precedentemente destinate a uso agricolo. Per questi impianti, la Città metropolitana ha adottato specifiche linee guida per gli impianti in ambito rurale. Un altro tema riguarda la crescente domanda di insediamento di **data center**, favorita dalla contiguità con l'ecosistema tecnologico bolognese. Si tratta di un fenomeno ancora contenuto, ma in rapida crescita. I data center comportano rilevanti esigenze di suolo, energia e acqua, oltre a potenziali effetti sul microclima locale. Il loro insediamento va quindi governato attraverso **stringenti criteri di sostenibilità energetica e ambientale** e prevedendone l'eventuale realizzazione in aree di rigenerazione o siti industriali dismessi.

La Città metropolitana promuove la **rigenerazione urbana**, anche attraverso strumenti di **perequazione territoriale.**

Il **Fondo perequativo metropolitano**, che raccoglie risorse dalle trasformazioni urbane che interessano le aree più attrattive o comportano consumo di suolo, finanzia Programmi metropolitani di rigenerazione rivolti ai territori più fragili. Questa attività, insieme al reperimento di finanziamenti nazionali ed europei, è coordinata all'interno delle **Officine di Rigenerazione Metropolitana (ORMe)** che riuniscono le competenze tecniche metropolitane e delle Unioni di Comuni, per favorire interventi di trasformazione urbana alternativi al consumo di suolo. La piena attuazione degli obiettivi di rigenerazione richiede la disponibilità di strumenti economici e finanziari, quali incentivi fiscali strutturali, contributi pubblici ulteriori e meccanismi di perequazione metropolitana.

L'abitare e il diritto allo studio nella città della conoscenza: i bisogni quantitativi

Cresce la componente internazionale dell'Alma Mater (**+53,4% di studenti stranieri in due anni**), mentre calano gli studenti italiani fuori sede dal Centro-Sud. A fronte di una sostanziale stabilità dei numeri complessivi, si modifica quindi il **profilo sociale e territoriale della popolazione studentesca**, con possibili ripercussioni sul ruolo dell'università come ascensore sociale per i giovani italiani. Si tratta di un tema che investe sia le condizioni di accesso all'istruzione superiore sia le politiche nazionali e territoriali per il diritto allo studio.

In Italia, la copertura dei posti letto in studentati per gli studenti fuori sede si attesta intorno al **10,5%**, a fronte di un tasso di copertura medio europeo del **20%**, indicato come soglia minima. Gli studenti idonei alle borse ER.GO senza posto letto nelle strutture pubbliche ricorrono al mercato privato, dove i costi abitativi assorbono una parte significativa della borsa di studio, riducendone l'effetto redistributivo.

Il bisogno di alloggi accessibili riguarda anche **ricercatori, dottorandi, ricercatori post-dottorato, visiting professor e personale tecnico-scientifico** dell'ecosistema della conoscenza, anche in relazione all'attrattività del **Tecnopolo DAMA**. La scarsità di offerta pubblica e i prezzi del mercato privato incidono sulla capacità di Bologna di attrarre queste figure, nel confronto con altre città universitarie europee.

La città di Bologna ha oggi **1.838 posti letto ER.GO** su una popolazione studentesca fuori sede stimata in circa **26.000 persone** (40% dei 65.000 iscritti alla sede bolognese dell'Alma Mater). La **copertura pubblica è del 7% del fabbisogno**.

5.3.1 – GLI INDIRIZZI STRATEGICI

Nella visione per Bologna metropolitana, la casa è assunta non solo come luogo dell'abitare, ma come ambito nel quale si integrano diritto sociale, giustizia climatica e cura della comunità. In questa prospettiva, l'economia sociale, attraverso cooperative di abitanti e reti di prossimità, costituisce una componente rilevante dei modelli di gestione dell'abitare, in raccordo con l'intervento pubblico. Costruire una visione al 2050 significa proiettare nel lungo periodo, in modo

coerente, gli strumenti già messi in campo: il Programma metropolitano dell'Abitare e la Fondazione Abitare Bologna da un lato, la missione "Abitare collaborativo e sostenibile" del Piano per l'Economia Sociale (PES) dall'altro. L'orizzonte 2050 individua quindi la prospettiva entro la quale tali strumenti possono consolidarsi e concorrere a definire modalità ordinarie di produzione, gestione e accesso all'abitare nella dimensione metropolitana.

1. Garantire accesso ad alloggi di qualità e sostenibili

Allineare le politiche abitative al *"Pilastro europeo dei diritti sociali"* e all' *"Agenda ONU 2030"*, assumendo la casa come infrastruttura sociale da programmare, non affidata al solo mercato, e sostenendo l'accesso delle persone senza dimora. La qualità degli alloggi richiede efficienza energetica, in coerenza con la *"Renovation Wave"* – strategia europea per accelerare la riqualificazione energetica degli edifici – e protezione delle famiglie più fragili dai costi dell'adattamento climatico. Le Comunità Energetiche Rinnovabili (CER) e la cooperazione di consumo, previste dal Piano dell'Economia Sociale, possono contribuire alla realizzazione di un'edilizia residenziale sociale energeticamente autonoma o quasi e al contrasto della povertà energetica.

2. Adeguare l'offerta alle nuove esigenze sociodemografiche

Potenziare gli alloggi sociali a canone calmierato e diversificare l'offerta per studenti, anziani attivi, famiglie mononucleari, personale sanitario e ricercatori internazionali. Co-abitazione intergenerazionale e presidi abitativi di prossimità devono rispondere ai bisogni di tutto il territorio, comprese le aree appenniniche e di Pianura a rischio spopolamento. Nell'orizzonte 2050, l'integrazione delle informazioni dell'Atlante metropolitano casa-servizi-mobilità (cfr. cap. 5.3.2) e della Piattaforma ibrida (cfr. cap. 5.1.2) per la salute metropolitana può consentire di anticipare le fragilità e orientare gli investimenti, collegando bisogni abitativi, accessibilità ai servizi, reti di prossimità e rischi di isolamento sociale, climatico e sanitario.

3. Promuovere l'abitare indipendente per fasce vulnerabili

Sostenere l'invecchiamento attivo e sviluppare soluzioni abitative che favoriscano l'autonomia delle persone con disabilità o con problemi di salute mentale, prevenendo l'istituzionalizzazione. Residenzialità leggera e senior housing con servizi di comunità, insieme al sostegno alle reti di cura, devono consentire alle persone di mantenere autonomia e relazioni nei propri territori. In coerenza con il Piano dell'Economia Sociale, le soluzioni housing first – basate sull'accesso diretto a un'abitazione stabile ed indipendente e accompagnate da un supporto personalizzato – concorrono a completare la risposta alle condizioni di maggiore fragilità abitativa.

4. Integrare l'abitare in un contesto di sviluppo urbano

Inserire le politiche abitative in processi di rigenerazione urbana inclusivi e sostenibili e favorire mercati immobiliari inclusivi. Ridurre il consumo di suolo significa recuperare il patrimonio dismesso e i vuoti urbani, localizzando abitazioni e servizi attorno alle stazioni del SFM e ai Centri di Mobilità. Nell'orizzonte 2050, la pianificazione metropolitana attraverso il PTM si pone l'obiettivo di contrastare il consumo di suolo anche attraverso l'integrazione di politiche per l'abitare sociale e collaborativo negli interventi di rigenerazione urbana. Tali interventi possono essere proposti sia attraverso le strategie per la qualità urbana ed ecologico-ambientale dei Piani Urbanistici Generali comunali e di Unione, sia mediante Programmi metropolitani di rigenerazione. L'adattamento climatico orienta queste trasformazioni attraverso de-impermeabilizzazione, infrastrutture verdi e blu, contrasto alle isole di calore e gestione delle acque meteoriche oltre che la creazione di spazi pubblici di qualità e rifugi climatici. Si intende favorire questi interventi anche sul patrimonio privato, promuovendo la de-impermeabilizzazione delle superfici.

5. Sfruttare la collaborazione per massimizzare gli investimenti nell'abitare

Valorizzare la collaborazione pubblico-privato per ampliare gli investimenti dell'abitare accessibile, coinvolgendo Comuni, Fondazione Abitare Bologna, imprese, Terzo Settore e investitori. In coerenza con il PES, consolidare la cooperazione di abitanti, sociale e di comunità come modello ordinario di gestione del patrimonio di edilizia residenziale sociale (ERS), in rapporto con la Fondazione, ACER e ASP Bologna. Nella prospettiva del 2050, il quadro dei Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG) consente di sostenere con risorse pubbliche gli operatori incaricati di offrire alloggi sociali, stabilendo a chi sono destinati, a quali canoni e per quanto tempo. L'obiettivo è programmare impegni e finanziamenti su più anni, dando continuità all'offerta abitativa oltre i singoli bandi emergenziali.

6. Governare gli insediamenti di data center e l'uso delle risorse

Orientare gli insediamenti di data center secondo i principi del Patto C40, cui il Comune di Bologna ha aderito: localizzazione prioritaria su aree brownfield, approvvigionamento esclusivo da fonti rinnovabili, recupero del calore di scarto per il teleriscaldamento e divieto di prelievo di acqua potabile. Alla tutela di suolo, acqua ed energia si affiancano la trasparenza degli impatti ambientali e il reinvestimento di una quota dei ricavi in infrastrutture sociali di prossimità. L'applicazione di tali criteri richiede un lavoro coordinato sugli strumenti urbanistici e normativi, nel rispetto delle competenze delle istituzioni coinvolte.

5.3.2 – LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO

Il Piano Strategico individua due prime grandi progettualità, che integrano le politiche già presenti per ampliare l'offerta di **alloggi accessibili, con particolare attenzione a studenti e personale sanitario**, e orientare gli investimenti attraverso una lettura integrata dei bisogni abitativi, dei servizi e della mobilità.

a) PROGRAMMA METROPOLITANO DELL'ABITARE

Il Programma metropolitano dell'Abitare deve partire dai nodi principali del territorio metropolitano, individuati nel quadro di contesto. Le condizioni di accesso alla casa influenzano la possibilità per giovani e famiglie di rimanere sul territorio, condizionano la scelta di dove abitare, incidono sui tempi e sui costi della mobilità, determinano nuove forme di disuguaglianza territoriale. Considerare la **casa come infrastruttura sociale** richiede una politica organica e di lungo periodo, capace di coordinare le azioni già avviate e rispondere meglio ai bisogni abitativi. Per raggiungere questo obiettivo il Programma metropolitano dell'Abitare deve costruire un'**alleanza stabile tra soggetti pubblici e privati**, definendo accordi tra Comuni, Fondazione Abitare Bologna, imprese, Terzo Settore e investitori, anche con partenariati e fondi etici. Gli accordi devono sostenere affitti accessibili, rigenerazione e servizi di prossimità in un quadro regolatorio semplificato e condiviso, capace di orientare anche locazioni e usi turistici.

In questo quadro, all'interno del Programma metropolitano dell'Abitare si dovrà elaborare uno specifico studio finalizzato a **quantificare e qualificare il fabbisogno abitativo a scala metropolitana**. Lo studio consentirà di approfondire la dimensione della domanda, le sue diverse componenti e la distribuzione territoriale dei bisogni, tenendo conto delle caratteristiche demografiche e sociali della popolazione, delle condizioni economiche dei nuclei familiari e delle diverse situazioni di vulnerabilità.

La sfida è costruire una Città metropolitana nella quale la possibilità di abitare non sia determinata esclusivamente dalla capacità di sostenere i prezzi del mercato, ma costituisca una **componente strutturale delle politiche pubbliche** attraverso un'offerta diversificata e accessibile e una capacità stabile di programmazione, investimento e collaborazione tra i diversi soggetti coinvolti.

Una città capace di accogliere chi arriva, di trattenere chi già vive e lavora nel territorio e sostenere le persone nelle diverse fasi della vita contribuendo al tempo stesso alla coesione sociale, all'attrattività e alla tenuta demografica dell'intero territorio metropolitano.

I – Il diritto allo studio nel Programma metropolitano dell'Abitare

Il Programma metropolitano dell'Abitare include esplicitamente il **diritto allo studio come una delle sue componenti strutturali**: non come appendice alle politiche

universitarie, ma come parte integrante della strategia di attrattività e coesione del territorio metropolitano.

A partire da una stima attuale di **26.000 studenti fuori sede** a Bologna, è possibile individuare diverse soglie quantitative per ampliare l'offerta di posti letto dedicati. A queste si affianca uno scenario al 2050, che tiene conto della possibile crescita della popolazione studentesca e del fabbisogno aggiuntivo legato alla presenza di ricercatori e dottorandi¹⁴. Le soglie individuate delineano livelli progressivi di ambizione, dal raggiungimento di una dotazione minima fino al rafforzamento del posizionamento internazionale di Bologna come città universitaria.

1. **Soglia minima (10% degli studenti fuori sede)**: con 26.000 fuori sede a Bologna, il 10% corrisponde a 2.600 posti letto. Il raggiungimento di tale soglia è prossimo qualora vengano completati tutti i cantieri attualmente in corso in città. È il livello più basso e meno ambizioso — porta Bologna alla media italiana, non a quella europea.
2. **Soglia europea (20% degli attuali studenti fuori sede)**: il target UE di riferimento ambisce a 5.200 posti letto per la sola sede di Bologna — più del doppio dell'attuale. Rappresenta l'obiettivo indicato per il 2034, se si agisce con determinazione.
3. **Soglia di attrattività internazionale (30% degli attuali studenti fuori sede)**: pari a circa 7.800 posti letto a Bologna. Il raggiungimento di tale soglia è associato all'obiettivo di rafforzare la capacità di Bologna di attrarre ricercatori e dottorandi internazionali, assumendo come riferimento città universitarie europee come Utrecht e Groningen.

Nell'orizzonte 2050, il riferimento al 30% di copertura dei fuori sede individua, pertanto, un parametro di sviluppo dell'offerta abitativa universitaria, in relazione ai livelli raggiunti o superati da Utrecht, Groningen e dalle grandi città universitarie nordeuropee.

Nell'ipotesi poi di un rafforzamento delle politiche di attrattività, la popolazione studentesca della sede di Bologna potrebbe raggiungere **80.000-90.000 iscritti entro il 2050**. Assumendo una quota di fuori sede del 40% (36.000 studenti), una copertura del 30% corrisponderebbe a 10.800 posti letto a Bologna città. A questo va aggiunto il fabbisogno specifico per i ricercatori e i dottorandi del Tecnopolo DAMA e dell'ecosistema della ricerca: una stima conservativa di 1.500-2.000 posti dedicati per post dottorati, visiting professor e ricercatori internazionali, nella logica del Campus modello Cité Universitaire. Sulla base delle ipotesi formulate si

¹⁴ Tali valori potranno essere oggetto di revisione e aggiornamento alla luce di successivi approfondimenti, dell'acquisizione di ulteriori dati e dell'evoluzione delle variabili considerate.

individua un obiettivo al 2050 compreso **tra 12.000–13.000 posti letto nel Comune di Bologna e tra 16.000–18.000 a scala metropolitana.**

Strumenti e misure:

1 – Un fondo comunale e metropolitano stabile per il diritto allo studio

La Città metropolitana e il Comune di Bologna dedicano risorse finalizzate al **welfare studentesco universitario**, con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo di nuovi studentati e incrementare progressivamente l'offerta di posti letto accessibili, in raccordo con l'Alma Mater Studiorum, ER.GO e gli altri soggetti pubblici e privati coinvolti. In questa prospettiva, la disponibilità di risorse pubbliche può costituire una leva per attivare ulteriori strumenti di finanziamento e cofinanziamento e favorire il recupero di patrimonio pubblico sottoutilizzato o dismesso da destinare alla residenzialità studentesca. L'obiettivo è concorrere ad ampliare in modo strutturale l'offerta di alloggi per studenti e studentesse, avvicinando progressivamente Bologna ai livelli di copertura delle principali città universitarie europee entro il 2034.

2 – Il Campus internazionale modello Cité Universitaire:

Il PSM prevede di sviluppare nel Distretto TEK un Campus internazionale sul modello della Cité Universitaire, mediante accordi con Paesi e Università internazionali che consentano di realizzare **almeno 800–1.000 posti letto nella prima fase**. Il modello consente di coinvolgere soggetti internazionali nella realizzazione dell'offerta abitativa, riducendo il ricorso al bilancio pubblico italiano. Questo intervento è richiamato nella Grande Scelta «Rete metropolitana per la ricerca e l'innovazione», nel paragrafo «Un campus modello Cité Universitaire».

3 – Il Piano ERP Sfitto Zero regionale da 300 milioni:

La Regione Emilia-Romagna nel luglio 2026 ha previsto un bando dal valore complessivo di **300 milioni di euro** volto a recuperare gli alloggi pubblici sfitti e ampliare l'offerta di abitazioni a canone calmierato. Tale programma può concorrere alla conversione di patrimonio pubblico sottoutilizzato in residenze per studenti e ricercatori, non solo in Edilizia Residenziale Pubblica tradizionale. Sono strumenti diversi ma non incompatibili: l'adattamento del patrimonio pubblico a forme di co-living universitario può concorrere contestualmente agli obiettivi del diritto allo studio e del diritto all'abitare.

4 – La quota di Edilizia Residenziale Sociale prevista dal PUG del Comune di Bologna:

Il PUG del Comune di Bologna, attraverso la quota prevista di Edilizia Residenziale Sociale, sistematizza la negoziazione con i privati che chiedono varianti urbanistiche. Ogni operazione significativa deve includere una **quota**

obbligatoria di alloggi studenteschi a canone calmierato, come già sperimentato con alcuni sviluppatori. Si prevede inoltre una quota minima per la realizzazione degli studentati convenzionati.

II – Alloggi accessibili per il personale sanitario

Il tema degli alloggi accessibili per il personale sanitario è una leva fondamentale che connette la politica dell’abitare con la **tenuta del sistema sanitario territoriale**. Senza personale stabile, nessun servizio ospedaliero o territoriale può funzionare pienamente. L’obiettivo di rendere Bologna metropolitana un luogo attrattivo per i professionisti e le professioniste della salute – medici di medicina generale ma soprattutto infermieri – richiede non solo retribuzioni adeguate ma condizioni di vita e di lavoro che il territorio metropolitano può contribuire a costruire: alloggi, servizi, qualità urbana. Questo intervento è richiamato nella progettualità “Dati e salute: piattaforma dinamica e interoperabilità”.

b) ATLANTE METROPOLITANO CASA-SERVIZI-MOBILITÀ

L’Atlante metropolitano casa-servizi-mobilità incrocia patrimonio abitativo disponibile e costi di locazione, accessibilità con il trasporto pubblico e la rete ciclabile, distribuzione dei servizi essenziali, poli del lavoro, fragilità territoriali e opportunità di rigenerazione. Costituisce uno **strumento conoscitivo e operativo** a supporto della programmazione delle politiche abitative e dell’orientamento degli investimenti come declinazione tematica di Bologna Platform dedicata alla lettura integrata di casa, servizi e mobilità. La descrizione generale è contenuta nella Grande Scelta «Piano Urbano della Mobilità Sostenibile per la Città metropolitana dei 15 minuti», nel paragrafo “Pianificare insieme: sviluppo urbano, territoriale e mobilità, a partire da casa e servizi, attorno a TPM e Bicipolitana”.

5.4 UN SISTEMA TERRITORIALE DELLA SALUTE: ONE HEALTH E SALUTE IN TUTTE LE POLITICHE

La salute, in coerenza con la definizione dell’OMS, non dipende esclusivamente dall’organizzazione dei servizi sanitari, ma è profondamente influenzata dalle **condizioni sociali, economiche, ambientali e relazionali** in cui le persone vivono. Queste condizioni concorrono a definire i **determinanti sociali della salute**. Promuovere la salute significa pertanto agire lungo tutto l’arco della vita per **prevenire le disuguaglianze, garantire equità e accessibilità**, rafforzare la capacità dei territori di intercettare i bisogni e assicurare **risposte integrate e appropriate**. Questo richiede la collaborazione tra servizi sanitari, sociali e sociosanitari, comunità e altri settori delle politiche pubbliche.

Bologna metropolitana intende rafforzare un **sistema territoriale della salute** fondato sulla **prossimità**, sulla **prevenzione e sulla promozione della salute**, sulla **domiciliarità** e sulla capacità di **programmare i servizi a partire dall’evoluzione**

dei bisogni della popolazione. L'obiettivo è mettere in relazione conoscenze, servizi, professionalità, istituzioni e comunità, orientando le politiche a **ridurre le disuguaglianze e a promuovere la salute per tutte e tutti.**

In coerenza con l'approccio **Health in All Policies, "Salute in tutte le politiche"**, Bologna metropolitana propone di integrare la salute nelle scelte urbanistiche, ambientali, sociali, economiche, educative e infrastrutturali. A questa prospettiva si affianca l'approccio **"One Health"**, che riconosce l'**interdipendenza tra salute umana, salute animale e salute degli ecosistemi.**

Particolare attenzione deve essere rivolta alle condizioni che possono determinare o amplificare situazioni di **fragilità e vulnerabilità.** La fragilità può manifestarsi in forme diverse nelle differenti fasi della vita. La vulnerabilità emerge dall'interazione tra condizioni individuali e aspetti sociali, economici, ambientali e relazionali ed è legata anche alla **disponibilità di risorse, opportunità e reti di supporto.** Le politiche pubbliche possono intervenire su tali condizioni, contribuendo a ridurre le disuguaglianze di salute e a migliorare la qualità della vita.

In questo quadro, la **disponibilità e l'integrazione delle informazioni** aiutano a conoscere meglio il territorio e a sostenere la programmazione. Mettere in relazione **dati sanitari, sociali, demografici e ambientali** può consentire di leggere con maggiore precisione l'evoluzione dei bisogni, individuare le disuguaglianze territoriali e **orientare in modo più mirato gli interventi e l'allocazione delle risorse.**

5.4.1 – INDIRIZZI STRATEGICI

1. Salute come asse strategico trasversale: One Health e Salute in tutte le politiche

La salute deve orientare ogni scelta urbanistica, abitativa, ambientale, sociale, educativa e infrastrutturale, secondo il principio «Salute in tutte le politiche», valutandone anche gli effetti sulle disuguaglianze di salute. L'approccio One Health collega salute umana, mentale, animale ed ecosistemica, integrando competenze e interventi per prevenire i rischi sanitari e ambientali, tutelare gli ecosistemi e promuovere il benessere animale.

2. Invecchiamento e servizi di prossimità

L'aumento della popolazione anziana e del fenomeno della solitudine, la crescita della domanda di servizi e della pressione sul lavoro di cura delle famiglie rendono necessario affrontare il divario tra chi ha accesso ai servizi pubblici e chi ne è escluso. Occorre adeguare i modelli di assistenza e supporto, rafforzando e diffondendo servizi di residenzialità leggera e comunitaria, coinvolgendo il volontariato e utilizzando le tecnologie disponibili per supportare gli operatori.

3. Costruire salute nei territori: sanità territoriale, prevenzione, promozione e integrazione

Serve un cambio di paradigma: la salute si costruisce nei contesti di vita, promuovendo un sistema territoriale integrato, intercettando precocemente i bisogni e riducendo le disuguaglianze di accesso. Case della Comunità, cure domiciliari e servizi di prossimità devono promuovere una sanità di iniziativa e garantire una presa in carico proattiva e integrata, mentre la pianificazione urbanistica deve rendere più accessibili servizi, spazi pubblici e connessioni territoriali.

4. Ospedali, università, formazione e ricerca: verso una visione complessa della salute

L'area metropolitana di Bologna dispone di un importante ecosistema per la ricerca, l'innovazione e la formazione in medicina e di una significativa rete di servizi territoriali. Il ruolo degli ospedali deve essere riletto criticamente. Se da un lato essi sono determinanti nel garantire cure efficaci per le patologie acute, dall'altro rischiano, se isolati dal territorio, di offrire risposte parziali che non incidono sui determinanti sociali della salute, sulla non autosufficienza e sulla cronicità. L'ospedale non dovrà più essere solo un luogo di cura, ma un nodo di una rete sanitaria estesa, che consentirà di seguire i pazienti anche al di fuori delle mura ospedaliere. Le comunità professionali sanitarie devono orientarsi sempre più verso una visione di cura e non solo di guarigione, rafforzando l'integrazione con il territorio sia per la continuità assistenziale sia per la prevenzione e la promozione della salute. È fondamentale formare i professionisti sanitari a una visione complessa della salute che non si esaurisce nell'ospedale, ma si costruisce nei contesti di vita e nelle comunità.

5. Innovazione, Big Data e AI per la sanità

Per sostenere questa visione è fondamentale disporre di un ecosistema di dati integrati e interoperabili, anche attraverso la digitalizzazione dei processi clinici e gestionali. L'utilizzo delle tecnologie permette di individuare soluzioni innovative per rispondere ai nuovi bisogni della popolazione, rafforzando la cura al domicilio attraverso la telemedicina e il telemonitoraggio. L'uso di Big Data e di Intelligenza Artificiale permetterà di analizzare grandi volumi di informazioni cliniche, supportando la diagnosi precoce, la stratificazione del rischio e la scelta dei trattamenti più appropriati sulla base di modelli predittivi. La robotica avanzata supporterà le attività chirurgiche ad alta precisione ma resterà sempre e comunque essenziale l'umanizzazione delle cure. La Città metropolitana di Bologna può diventare una frontiera dell'innovazione sanitaria e biomedica grazie alla ricchezza del suo tessuto produttivo e industriale. Il trasferimento tecnologico, lo sviluppo di nuovi brevetti e l'investimento in infrastrutture strategiche – come nel

campo delle terapie cellulari – possono generare valore da reinvestire nella comunità, rendendo accessibili e sostenibili anche le terapie ad altissimo costo.

6. Welfare inclusivo e comunitario e riduzione delle disuguaglianze

Sviluppare un welfare generativo e comunitario significa garantire uguali opportunità sociali, culturali ed educative, ridurre le barriere di accesso e contrastare le condizioni che alimentano fragilità, disuguaglianze e isolamento. Pubblico, imprese, Terzo settore e comunità devono progettare insieme risposte coordinate, anche contro le discriminazioni e le violenze di genere, integrando servizi e reti territoriali e valorizzando il Servizio Sociale Territoriale.

7. Benessere e protagonismo delle giovani generazioni

Le fragilità giovanili richiedono risposte che affianchino al potenziamento dei servizi di salute mentale interventi sulle condizioni sociali, educative e relazionali che producono o amplificano il disagio. Scuole, famiglie, servizi e comunità devono promuovere prevenzione e benessere, rendendo strutturale la partecipazione delle giovani generazioni alle politiche attraverso consultazioni, rappresentanze studentesche e co-progettazione di spazi e servizi.

5.4.2 – LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO

Il Piano Strategico individua **quattro prime proposte operative**, integrando i servizi già presenti con progettualità dedicate all'uso dei dati per leggere i bisogni, alle cure di prossimità, al raccordo tra salute e rigenerazione urbana, agli alloggi per il personale sanitario.

a) DATI E SALUTE: PIATTAFORMA DINAMICA E INTEROPERABILITÀ

Bologna metropolitana ha costruito da tempo proprie mappe delle fragilità demografiche, sociali ed economiche, consolidando la conoscenza del territorio attraverso l'incrocio di diverse banche dati. Si tratta di una fotografia accurata, ma necessariamente statica, che da sola non è sufficiente a sviluppare un welfare inclusivo e capace di superare i confini tradizionali dei servizi, costruire nuove alleanze e rafforzare la dimensione comunitaria della prossimità e della prevenzione.

Il PSM si propone di passare **da una mappatura statica a una piattaforma dinamica** di lettura dell'evoluzione dei bisogni della popolazione: un sistema capace di integrare e analizzare dati sanitari, sociali, ambientali e di connettività aggiornati con continuità per costruire analisi predittive che possano essere di supporto alle decisioni e alla programmazione dei servizi, contribuendo a orientare in modo più mirato l'allocazione delle risorse.

Sul piano delle infrastrutture digitali, uno degli investimenti principali riguarda proprio il **rafforzamento dell'interoperabilità dei dati**: una piattaforma tecnica che

consenta di mettere in relazione informazioni provenienti da sistemi differenti in modo sicuro, nel rispetto della normativa in materia di privacy, producendo informazioni utili per la programmazione dei servizi.

Affinché la piattaforma possa tradurre l'integrazione dei dati in uno strumento effettivo di programmazione, il progetto prevede anche la costruzione di un **sistema condiviso di monitoraggio e reportistica**, oggi non organizzato in forma unitaria. Il lavoro dovrà mettere a sistema le rilevazioni già disponibili, definendo un quadro comune di indicatori, le relative fonti, la periodicità di aggiornamento e il livello territoriale di lettura, da condividere con i soggetti istituzionali e sanitari. La definizione del sistema di monitoraggio rappresenta pertanto una componente iniziale del progetto, necessaria per ricostruire progressivamente i valori di partenza e individuare i risultati attesi nell'orizzonte del Piano¹⁵.

Per supportare questo percorso, e sviluppare strumenti e modelli previsionali capaci di leggere l'evoluzione dei bisogni e anticipare i cambiamenti, occorre investire innanzitutto in un ecosistema integrato di dati sanitari, sociali, ambientali e di connettività, affiancato da un'adeguata capacità di elaborazione e analisi. Bologna metropolitana dispone di competenze e infrastrutture tecnologiche che possono contribuire alla realizzazione del progetto, a partire dal **Tecnopolo DAMA** e dalle sue capacità di calcolo ed elaborazione. Tale piattaforma si inserisce nell'architettura più ampia di Bologna Platform, che raccorda gli strumenti per la gestione e l'utilizzo dei dati nei diversi ambiti del Piano, a supporto della lettura dei bisogni e della programmazione delle politiche metropolitane (cfr. cap. 5.5.2).

L'obiettivo è combinare le risorse e le competenze già presenti nella comunità metropolitana per costruire una **piattaforma territoriale integrata**, composta da infrastrutture fisiche, reti professionali e comunitarie e strumenti digitali, a regia pubblica, fondata sulla fondamentale collaborazione tra soggetti pubblici, Terzo settore e soggetti privati a finalità sociale. La piattaforma è orientata a rafforzare la capacità del territorio di organizzare e integrare i servizi di cura, sia nella gestione ordinaria dei bisogni sia nella risposta a situazioni di emergenza, comprese quelle connesse agli effetti del cambiamento climatico e agli eventi atmosferici estremi, nonché alle condizioni di maggiore vulnerabilità sociale.

b) RETE DELLE CASE E DEGLI OSPEDALI DI COMUNITÀ E PUNTI UNICI DI ACCESSO

Le Case della Comunità sono luoghi di riferimento per le persone e la collettività, in cui si integrano funzioni sanitarie, sociali e sociosanitarie secondo i principi di prossimità, equità e accessibilità. Al loro interno si sviluppa una sanità di iniziativa orientata alla salute di popolazione, alla prevenzione della malattia, all'identificazione precoce delle fragilità e alla presa in carico proattiva delle cronicità e delle vulnerabilità sociali. L'accompagnamento personalizzato delle

¹⁵ vedasi allegato "Indicatori Grande Scelta "Un Sistema Territoriale della Salute""

persone, delle famiglie e dei caregiver dedica particolare attenzione anche ai bisogni di salute mentale, ai quali rispondere attraverso la rete dei servizi territoriali. Le Case della Comunità favoriscono, inoltre, “alleanze inventive” tra cittadinanza, personale della salute, Terzo settore e le diverse forme di aggregazione che si prendono cura del benessere della comunità. Le cure domiciliari estendono questo modello al domicilio, come spazio di cura condiviso in relazione con le reti familiari, sociali e di prossimità. I **Punti Unici di Accesso (PUA)** svolgono una funzione di raccordo tra le diverse reti di cura: sanitaria, sociale e sociosanitaria, in stretta sinergia con la rete degli Sportelli Sociali Territoriali. La presa in carico delle persone – specialmente nelle condizioni di cronicità, non autosufficienza, disagio psichico o maggiore complessità sociale – richiede infatti una risposta integrata tra servizi e professionalità differenti. In questa prospettiva, il modello delle **équipe multiprofessionali integrate** tra ambito sociale e sanitario, già avviato in alcuni contesti, può essere ulteriormente rafforzato e diffuso come riferimento comune a livello metropolitano.

Il territorio metropolitano dispone poi di una dotazione consolidata di strutture e servizi, sia in ambito ospedaliero sia nella rete territoriale e residenziale, affiancata da esperienze diversificate di cohousing e abitare solidale. Da tempo è in corso una transizione da un modello di presa in carico prevalentemente clinico e ospedaliero verso un modello maggiormente orientato alla prossimità, nel quale **la casa assume un ruolo centrale come luogo di cura**, anche attraverso il ricorso a strumenti di telemedicina e di assistenza a distanza.

Sul piano delle infrastrutture fisiche, il Piano assume gli investimenti PNRR per le **Case della Comunità e gli Ospedali di Comunità** come elementi fondanti della rete dei servizi sanitari territoriali, da integrare con le altre componenti della rete dei servizi e con le politiche sociali e abitative. Le Case della Comunità dovranno consolidarsi come luoghi di riferimento per la prevenzione e la promozione della salute, favorendo la partecipazione attiva delle persone e delle comunità e una lettura della salute e della malattia che incorpori i fattori sociali e ambientali che contribuiscono a determinarle. In questa prospettiva, la Conferenza Territoriale Sociale e Sanitaria Metropolitana (CTSSM) può svolgere una funzione di raccordo e indirizzo, attraverso gli strumenti di programmazione integrata delle politiche.

c) CITTÀ DELLA SALUTE

Il progetto “Città della Salute” mette in relazione la riforma della sanità territoriale, lo sviluppo dei poli ospedalieri e il riuso del patrimonio pubblico, assumendo l’attenzione alla tutela e alla promozione della salute come criterio di pianificazione della città. L’obiettivo è **collegare lo sviluppo della rete della cura alla rigenerazione urbana**, collocando i servizi in luoghi riconoscibili e accessibili, connessi al trasporto pubblico, ai percorsi pedonali e ciclabili, al verde, all’abitare e alle comunità locali. I presidi territoriali devono poter intercettare precocemente i

bisogni delle persone; lo sviluppo dei nuovi poli della salute deve essere accompagnato da servizi di supporto e di prossimità, oltre che da soluzioni abitative per il personale sanitario.

In questa prospettiva, il **Piano Città degli immobili pubblici**, promosso da Comune di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Università e Agenzia del Demanio, può orientare il riuso di immobili sottoutilizzati, dismessi o in trasformazione verso nuove funzioni sanitarie, sociali, abitative e di servizio, valorizzando gli spazi esistenti e contenendo il consumo di suolo. Vanno in questa direzione le proposte per i comparti dell'Ospedale Maggiore/Prati di Caprara e per l'asse Staveco/Rizzoli. Il progetto richiede un coordinamento stabile tra istituzioni, aziende sanitarie e soggetti proprietari delle aree, per raccordare localizzazione, sviluppo e integrazione dei servizi.

d) ALLOGGI ACCESSIBILI E ATTRATTIVITÀ PER IL PERSONALE SANITARIO

Come richiamato nella Grande Scelta "Abitare Bologna: diritti, politiche e modello di sviluppo nella Città metropolitana", nel paragrafo "Alloggi accessibili per il personale sanitario", il tema degli alloggi accessibili per il personale sanitario rappresenta una leva rilevante per connettere le politiche dell'abitare alla capacità di garantire sostenibilità e sviluppo del sistema sanitario metropolitano. La disponibilità e la stabilità del personale costituiscono infatti condizioni essenziali per il pieno funzionamento dei servizi ospedalieri e territoriali. L'obiettivo di rafforzare la capacità di Bologna metropolitana di **attrarre e trattenere professionisti e professioniste della salute** — con particolare attenzione al personale infermieristico e medico — richiede retribuzioni adeguate, ma anche condizioni di vita e di lavoro che il territorio metropolitano può contribuire a costruire: alloggi accessibili, servizi e qualità urbana. La disponibilità di alloggi non serve soltanto a rendere Bologna attrattiva per il personale sanitario, ma può incidere anche sulla possibilità, per queste professioniste e professionisti, di rimanere sul territorio, portando nuove competenze e rafforzando i sistemi di cura.

5.5 RETE METROPOLITANA PER LA RICERCA E L'INNOVAZIONE: BOLOGNA COME PORTA DI ACCESSO PER IL SISTEMA DELL'INNOVAZIONE EUROPEO E ITALIANO: UN NUOVO POSIZIONAMENTO INTERNAZIONALE

Bologna è oggi uno dei **nodi europei della ricerca avanzata, del supercalcolo e dell'intelligenza artificiale**. Il suo ecosistema comprende l'**Alma Mater Studiorum**, Accademie e Scuole superiori di eccellenza, Centri di ricerca nazionali ed europei — **INFN, CNR, ENEA, ECMWF** — e il **Tecnopolo DAMA**, che ospita il supercomputer **Leonardo**, tra i più potenti al mondo, riconosciuto come Al Factory nella rete europea.

Il Tecnopolo DAMA può sostenere il posizionamento di Bologna come **hub europeo per l'intelligenza artificiale, la gestione dei dati e la ricerca avanzata**. Nel luglio 2026, un **Protocollo d'Intesa tra Città metropolitana, Comune di Bologna e Regione** ne ha istituito una nuova governance partecipata. Il Protocollo prevede di coordinare **l'attrazione di investimenti e startup nel campo dell'AI** e di promuovere **l'AI nelle amministrazioni locali** (Città metropolitana, Unioni, Comuni) per ottimizzare processi e servizi basati sui dati. Prevede inoltre di **integrare lo sviluppo di DAMA con il masterplan urbanistico del TEK District** e di sviluppare **partnership di ricerca globali, programmi educativi congiunti e citizen science** per il posizionamento internazionale di Bologna.

Il PSM propone Bologna metropolitana come **porta di accesso all'ecosistema europeo del supercalcolo e dell'AI** per imprese tecnologiche, istituzioni di ricerca, governi e organizzazioni internazionali. Prevede relazioni diplomatiche e istituzionali attraverso partnership con università straniere, accordi con Governi per un **campus modello Cité Universitaire** e la partecipazione ai programmi europei. A queste si affianca un **sistema di alloggi, servizi e semplificazione burocratica** per l'insediamento e la permanenza di persone e attività.

La strategia metropolitana intende quindi fare del Tecnopolo una leva per un **modello europeo di gestione dei dati e dell'AI** alternativo a quelli intercontinentali, fondato sull'**uso dei dati vicino ai cittadini**, sulla **governance democratica delle infrastrutture digitali** e sull'**apertura alla ricerca pubblica**. Questa scelta di sviluppo lega **innovazione tecnologica e responsabilità pubblica** nella tradizione civica bolognese, dalla regolazione dei rapporti tra privati e istituzioni sviluppata dall'Università fin dal Medioevo alla prima rete internet civica d'Italia realizzata negli anni Novanta.

Il **Civic Digital Twin del Comune di Bologna** traduce questo orientamento in una **piattaforma aperta** attraverso cui cittadini, ricercatori e imprese possono condividere e utilizzare dati urbani, sotto la vigilanza di istituzioni indipendenti come l'Università. A partire da questa esperienza, si propone di **estendere la sperimentazione alla scala metropolitana**, mettendo in relazione i dati dei diversi territori a supporto delle scelte dei Comuni e della Città metropolitana. Si affianca inoltre la prospettiva di **reti di collaborazione tra città europee** per sviluppare politiche digitali comuni oltre i confini nazionali, a fronte dei rallentamenti decisionali sovranazionali.

Il legame tra **conoscenza, innovazione e sviluppo territoriale** riguarda anche il **settore primario**. Agricoltura e allevamento legano l'economia metropolitana alla **produzione alimentare e alla cura del suolo**. Le vocazioni di Pianura, Collina e Appennino richiedono di mettere ricerca e competenze al servizio delle attività produttive, della **permanenza delle aziende**, del **ricambio generazionale** e del **miglioramento delle condizioni di lavoro**. Il PSM integra queste attività nelle scelte

di sviluppo come infrastrutture per la vita della città e la continuità delle comunità rurali.

La rete metropolitana per la ricerca e l'innovazione investe nei **dati come fattori di cambiamento** in un territorio caratterizzato da una forte concentrazione di funzioni strategiche. Con il **Tecnopolo DAMA** come infrastruttura di riferimento anche per il **trasferimento tecnologico**, la rete delinea anche una **Città della conoscenza per le nuove generazioni**.

5.5.1 – LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA:

INSIEME PER LE GENERAZIONI FUTURE

5.5.1.1 – INDIRIZZI STRATEGICI

1. Nuove generazioni, educazione e conoscenza come infrastruttura metropolitana diffusa

La conoscenza per le nuove generazioni si identifica con un ecosistema educativo e culturale metropolitano che tiene insieme Università, scuole, centri di ricerca, biblioteche, musei, archivi, istituzioni culturali, luoghi dello sport, del volontariato e spazi educativi diffusi. Rafforzare questa infrastruttura significa mettere in relazione i nodi già presenti, dare maggiore consistenza all'architettura metropolitana del sapere e costruire una rete viva di apprendimento permanente, capace di accompagnare le nuove generazioni, ridurre le disuguaglianze territoriali e rendere più leggibile l'identità di Bologna come città della conoscenza.

2. Politiche educative accessibili e inclusive

Le politiche educative dei prossimi anni riguarderanno tutto il sistema educativo e scolastico nella sua accezione più ampia. Saranno messe in campo strategie capaci di mantenere un elevato livello di qualità dell'offerta, affrontare le nuove sfide, intercettare i nuovi bisogni educativi e garantire pari opportunità di accesso delle giovani generazioni a percorsi educativi inclusivi. La scuola e i servizi educativi devono essere promotori attivi di cambiamento e generatori di valore pubblico e continuare a svolgere un ruolo centrale per contrastare la povertà educativa e colmare i divari territoriali. Occorre rispondere ai bisogni educativi e sociali delle bambine e dei bambini dalla nascita fino ai 6 anni, sostenendo le loro famiglie e le esigenze di conciliazione cura-lavoro. Occorre garantire servizi educativi di qualità, accessibili e inclusivi.

3. Accesso democratico al sapere

La conoscenza sostiene un nuovo protagonismo dei giovani e produce valore pubblico quando diventa accessibile e parte della vita quotidiana, radicandosi nei luoghi di vita e riconoscendo alle nuove generazioni un ruolo attivo nei processi di elaborazione, confronto e trasformazione. Servono quindi politiche capaci di

democratizzare il sapere, rafforzare la partecipazione giovanile, la corresponsabilità educativa tra scuola e famiglie e l'accompagnamento a un uso consapevole del digitale. Queste politiche devono valorizzare la pluralità culturale e la parità come tema che riguarda tutti i generi, portando ovunque cultura, apprendimento, capacità critica, modelli positivi di legalità ed educazione civica. A questo scopo servono anche spazi fisici belli, accessibili, riconoscibili, co-gestiti, luoghi di incontro, confronto, espressione e pratica culturale.

4. Cittadinanza digitale e competenze per i mondi ibridi

La trasformazione digitale in atto, unitamente alla rapida diffusione delle tecnologie di intelligenza artificiale, rende prioritario promuovere, in particolare tra le giovani generazioni, un elevato livello di alfabetizzazione e consapevolezza digitale. L'uso consapevole del digitale può fare emergere differenze spesso celate e ridurre dinamiche discriminatorie, anche online. Tale obiettivo implica l'integrazione equilibrata tra dimensione online e offline e l'adozione di strategie efficaci per prevenire fenomeni di disinformazione, polarizzazione, sovraccarico cognitivo e vulnerabilità connesse alla tutela dei dati personali. In questo quadro, risulta necessario sviluppare interventi sistematici e coordinati volti a rafforzare competenze critiche, responsabilità nell'uso delle tecnologie e capacità di navigare in modo sicuro e consapevole negli ecosistemi digitali contemporanei.

5. Attrattività di talenti ed ecosistema territoriale

Nuovi lavoratori e imprenditori, giovani ricercatori, operatori della cultura si attraggono se il territorio offre condizioni credibili di insediamento e permanenza. Accessibilità ai luoghi della produzione e della ricerca, qualità della mobilità pubblica, disponibilità di servizi, vivacità culturale, opportunità di relazioni, possibilità abitative sostenibili e connessione con reti nazionali e internazionali concorrono a rendere il sistema metropolitano uno dei nuovi luoghi scelti per costruire percorsi di vita e lavoro.

5.5.1.2 - LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO

TRE PRIME PROPOSTE OPERATIVE PER LA CONDIZIONE GIOVANILE

Nel confronto nazionale, Bologna si colloca in una posizione strutturalmente favorevole: **unica Città metropolitana con popolazione giovane in crescita** negli ultimi trent'anni (+13,2%), primato nei servizi per la prima infanzia (copertura del 49,4% contro il 30% nazionale), numero dei giovani che non studiano e non lavorano (NEET) tra i più bassi del Paese (5,9% dei 15-24enni contro l'8,3% nazionale) e risultati scolastici sopra la media. Contestualmente, crescono i giovani adulti in difficoltà di autonomia nella fase in cui educazione, lavoro e casa dovrebbero convergere in un progetto di vita. Cresce il numero dei giovani che, pur lavorando, hanno redditi inferiori alla media: **i giovani occupati guadagnano, in termini reali, meno dei**

coetanei di vent'anni fa; diminuiscono le imprese gestite da giovani, segnale di minore propensione al rischio, derivante dalla maggiore precarietà delle condizioni di partenza.

L'elevata attrattività di Bologna **non sempre si traduce in permanenza**: i giovani arrivano a Bologna per studiare, restano alcuni anni ma poi si spostano e non sempre tornano, limitando la capacità del territorio di beneficiare dell'investimento in educazione.

L'Indice di dinamica generazionale, che misura gli ostacoli e i ritardi maturati dalle nuove generazioni nel passaggio alla vita adulta, mostra che la condizione NEET matura nei passaggi critici tra 14 e 24 anni, il periodo nel quale si compiono le principali scelte scolastiche e formative. Il divario ISTAT tra diplomati italiani (92,8%) e stranieri (60,6%) indica la direzione in cui concentrare gli interventi di prevenzione della fragilità. La scala di intervento è metropolitana, poiché **il 55% dei giovani studia fuori dal proprio Comune di residenza**.

Non è ancora tuttavia disponibile un quadro completo dei bisogni e dei processi in atto: mancano dati sulle transizioni giovanili disaggregati per genere, cittadinanza ed età, mentre l'Indice di dinamica generazionale - che misura il tempo con cui le giovani generazioni raggiungono l'indipendenza rispetto alle generazioni precedenti - riguarda solo il Capoluogo e non ha ancora una produzione sistematica e ricorrente. Occorre estendere l'indice alla scala metropolitana e farne uno strumento obbligatorio di monitoraggio delle politiche giovanili, nell'ambito di un **Osservatorio permanente sulla dinamica generazionale**, per rispondere alla crescita delle fragilità.

Sono tre le prime proposte operative che il Piano Strategico individua, integrando le policy e i servizi già presenti con progettualità che mettono a fuoco l'età della transizione, l'abitare e il lavoro autonomo.

a) LA RETE METROPOLITANA PER L'ETÀ DELLA TRANSIZIONE: DAI 14 AI 24 ANNI

Esiste potenzialmente già una rete metropolitana per l'età della transizione, a cui è tuttavia necessario dare una governance e un riconoscimento.

La Rete può avere una regia condivisa tra Città metropolitana, Comune di Bologna, Unioni dei Comuni e Distretti, scuole superiori, ITS Academy, Centri per l'Impiego, servizi sociali e Alma Mater Studiorum. La Regione Emilia-Romagna, con l'Osservatorio Giovani già attivo, apporta analisi e raccordo con le politiche regionali di formazione e lavoro. Le Fondazioni bancarie possono finanziare sperimentazioni in Appennino e seconda cintura di Pianura, territori più fragili e con minori presidi di orientamento.

Due le linee di azione, anche differenziate per genere:

- condividere le informazioni per cogliere i segnali: un **fascicolo digitale di transizione** per ogni ragazzo dai 14 ai 24, alimentato da scuola, servizi sociali e centro per l'impiego, che rende visibile la traiettoria formativa ed evidenzia abbandoni, assenze prolungate o mancate iscrizioni all'anno successivo, consentendo interventi preventivi prima che le fragilità si cronicizzino.
- accompagnare percorsi dedicati ai giovani con background migratorio nel passaggio dall'istruzione secondaria a quella terziaria, con **tutor di prossimità** e riconoscimento delle competenze plurilingue come risorsa.

b) IL PATTO METROPOLITANO PER LA PERMANENZA DEI GIOVANI TALENTI

A giugno 2026 la Camera di Commercio ha lanciato, insieme ad alcune banche locali, il programma "Un milione di euro per trattenere i giovani a Bologna", rivolto a neolaureati e neodiplomati ITS, con l'obiettivo di ridurre i costi di accesso alla casa.

A luglio 2026 il Comune ha attivato un fondo annuo di un milione di euro per il welfare studentesco.

Questi due strumenti, nati separatamente, affrontano lo stesso problema - trattenere giovani talenti riducendo i costi dell'abitare - e **possono essere coordinati in un unico sistema**, pur mantenendo le rispettive governance.

Si propone di promuovere un Patto metropolitano per la permanenza dei giovani talenti, sottoscritto da Città metropolitana, Comune di Bologna, Comuni metropolitani, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio e Fondazioni bancarie attraverso il quale convogliare in un **unico Fondo** risorse disponibili o di prossima attivazione.

Per il periodo 2027 - 2034 l'obiettivo è quello di accompagnare ogni anno **almeno 1.000 giovani**, con particolare attenzione a: neolaureati e diplomati ITS; ricercatori, ricercatrici e dottorandi; lavoratori e lavoratrici autonomi e nuovi imprenditori e imprenditrici; giovani con background migratorio formati a Bologna che rischiano di lasciare il territorio per la mancanza di adeguate condizioni di autonomia economica e abitativa.

c) IL FONDO METROPOLITANO PER L'IMPRENDITORIA E IL LAVORO AUTONOMO UNDER 35

L'Indice di dinamica generazionale, che misura gli ostacoli e i ritardi maturati dalle nuove generazioni nel passaggio alla vita adulta, segnala una contrazione delle imprese individuali guidate da under 35. Avviare un'impresa è oggi sempre più complesso, anche per la difficoltà nel conciliare i costi dell'avvio di un progetto di vita autonoma con gli investimenti e le spese necessari ad avviare e sviluppare un progetto di impresa. Ne conseguono una riduzione della propensione al rischio imprenditoriale e della natalità di giovani imprese, fattori che, negli anni passati,

hanno contribuito in modo significativo alla vivacità e alla capacità di innovazione dell'ecosistema bolognese.

In quest'ottica, si vuole istituire un **Fondo metropolitano per l'imprenditoria e il lavoro autonomo under 35**, rivolto a imprese giovanili, ma anche a lavoratori autonomi, freelance e cooperative giovani, con azioni prioritarie riservate alle imprese femminili.

Il Fondo si declina su tre dimensioni, integrando e connettendo gli strumenti già attivi dedicati alle imprese under 35:

- l'accesso al credito attraverso **microcredito fino a 25.000 euro**, senza garanzie reali e con rimborso posticipato di 24 mesi dall'avvio dell'attività, con progetto validato da un incubatore o un'associazione di impresa;
- la riduzione dei costi di insediamento nei primi tre anni di vita dell'impresa valorizzando la rete dei coworking, dei laboratori condivisi, degli incubatori e degli spazi della cultura, nelle aree del territorio metropolitano a maggiore vocazione produttiva: TEK District, poli manifatturieri della Pianura, borghi appenninici per attività a basso consumo di suolo. Il Forum degli Spazi dell'Innovazione e Le ORMe - Officine per la Rigenerazione Metropolitana - già attivati dalla Città metropolitana a supporto progettuale dei Comuni guidano nella individuazione delle localizzazioni;
- il passaggio generazionale nelle imprese esistenti, attraverso **percorsi di mentoring** in cui imprenditori senior accompagnano i subentranti nella gestione delle attività, con ipotesi di incentivi fiscali per entrambi e in raccordo con il Progetto Galvani. Accompagnare il ricambio nelle PMI artigiane e manifatturiere, tra i nodi più critici del sistema metropolitano, consente di collegare il sostegno alla microimprenditorialità giovanile alla continuità delle filiere produttive.

Il Fondo si raccorda con le azioni per le start up tecnologiche, nell'ambito del **Fondo Deep Tech di 100 milioni** della Regione Emilia-Romagna, delineando anche una possibile integrazione con capitale paziente da parte delle Fondazioni bancarie bolognesi per le prime fasi di sviluppo dell'idea imprenditoriale.

5.5.2 – LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA:

L'INFRASTRUTTURA FISICA E TECNOLOGICA CHE ACCOMPAGNA IL CAMBIAMENTO

5.5.2.1 – INDIRIZZI STRATEGICI

1. Tecnopolo DAMA e saperi scientifici come motore metropolitano della conoscenza

Il Tecnopolo DAMA può agire come snodo strategico capace di disegnare una nuova cultura scientifica mettendo in relazione innovazione, formazione e orientamento, attraendo nuovi abitanti della città e nuove competenze. La sfida è duplice:

- connettere DAMA stabilmente al sistema universitario, ai centri di ricerca, ai luoghi dell'innovazione, alle scuole e agli altri poli della conoscenza metropolitana, così da trasformare dati, supercalcolo, High Performance Computing (HPC) e ricerca avanzata in una leva pubblica e democratica di crescita, apprendimento e cittadinanza.
- disegnare, nell'ambito del TEK DISTRICT, le condizioni strutturali e di accessibilità che rendano DAMA un hub di connessione tra infrastrutture tecnologiche, sistema produttivo e politiche pubbliche per l'innovazione.

2. Economia dei dati

L'economia dei dati rappresenta un nuovo ambito di sviluppo, destinato a ridefinire i paradigmi dell'economia di Bologna. Le potenzialità delle infrastrutture di calcolo di DAMA trovano terreno fertile in un territorio vocato all'imprenditorialità, alla ricerca e innovazione, alla cooperazione e alla solidarietà. La sfida è valorizzare queste risorse per trasformare radicalmente l'ecosistema economico, creando le condizioni di attrattività per far nascere un nuovo ecosistema di impresa dedicato a settori tecnologici di frontiera, capace di attrarre saperi, risorse, forze imprenditoriali e innovazione. L'obiettivo è posizionare Bologna come polo europeo per l'uso e la gestione dei dati e per la competitività del futuro.

A supporto di questo indirizzo Il Fondo Regionale Deep Tech — promosso dalla Regione Emilia-Romagna in sinergia con Città metropolitana e Comune di Bologna — è proposto per sostenere la nascita, lo scale-up e il consolidamento di startup ad altissimo valore tecnologico e favorire lo sviluppo di soluzioni innovative in ambiti strategici per il territorio: la manifattura avanzata, i modelli climatici e il calcolo intensivo, la Health Data Cooperative e la salute territoriale, la mobilità e l'automotive nella transizione verso la guida autonoma, la digitalizzazione delle filiere agroalimentari.

3. Dati e conoscenza al servizio delle politiche metropolitane

Mettere in relazione dati, competenze e strumenti di analisi è fondamentale per comprendere l'evoluzione dei bisogni e orientare le scelte pubbliche. Bologna Platform è il riferimento per raccordare, in un'architettura comune, gli strumenti dedicati all'abitare, alla mobilità, al clima e alla salute, valorizzandone le specificità e l'interoperabilità. L'obiettivo è trasformare le conoscenze prodotte nei diversi ambiti in una risorsa condivisa per programmare i servizi, individuare le priorità territoriali e ridurre le disuguaglianze, avvalendosi delle capacità tecnologiche e scientifiche di DAMA e dell'ecosistema della ricerca e innovazione.

5.5.2.2 - LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO

Sono due le prime proposte progettuali che il Piano Strategico individua, integrando le policy e i servizi già presenti con progettualità che mettono a fuoco le trasformazioni territoriali e il governo democratico dei dati.

a) IL TEK DISTRICT: TRA INVESTIMENTI FIERISTICI, SPORTIVI, UNIVERSITARI E UNA NUOVA LINEA FERROVIARIA CHE ATTRAVERSA LA CITTÀ

Il **TEK** - Technology, Entertainment, Knowledge - District rigenererà **277 ettari** dell'area metropolitana bolognese: sull'asse di via Stalingrado, tra la Bolognina e San Donato, con oltre un milione di metri quadrati di potenziale di sviluppo. Gli investimenti pubblici già in atto **superano il miliardo di euro** — Tecnopolo, linea rossa del tram, Metrobus, Via della Conoscenza, parco del Dopolavoro Ferroviario — e si affiancano a investimenti privati previsti di pari entità.

Per favorire l'attuazione del progetto, si valuterà con la Regione Emilia-Romagna l'adozione di uno strumento normativo dedicato all'avvio di un **hub regionale dell'innovazione**.

Sotto il profilo della governance, il distretto TEK prevede un modello di sviluppo inclusivo e sostenibile, integrando gli investimenti privati all'interno di una **visione di città pubblica**, in cui il Comune di Bologna regola lo sviluppo, anche tramite investimenti diretti, e BolognaFiere, proprietaria di ampie aree del TEK, guida la rigenerazione.

Il masterplan di BolognaFiere prevede nuovi padiglioni per potenziare il centro fieristico: un polo dell'intrattenimento e della cultura dotato di un nuovo padiglione polifunzionale, spazi commerciali e ricreativi e il Villaggio dell'innovazione digitale nelle aree più a nord per nuovi insediamenti di imprese tecnologiche, centri di ricerca e residenze. La presenza di BolognaFiere, anche nelle prospettive di posizionamento internazionale, contribuisce infatti a rafforzare la capacità dell'area di attrarre imprese, operatori economici e visitatori, favorendo le relazioni tra sistema produttivo, ricerca e innovazione e consolidando il ruolo di Bologna come piattaforma di scambio e internazionalizzazione.

Il tema della connessione nell'ambito del Distretto TEK richiede di valutare un **sistema di trasporto rapido di massa** che colleghi, nel corridoio della linea SFM6, Fiera, Tecnopolo, Aldini Valeriani, Polo delle Scienze al Navile, la nuova sede del Comune e la Stazione AV. Si tratta di un'infrastruttura decisiva per il successo del tecnopolo DAMA e del distretto TEK. È quindi necessario aprire un tavolo di lavoro con tutti gli attori coinvolti insieme al Governo e a RFI e avviare uno studio di fattibilità.

L'adesione del Comune di Bologna al **Global Urban Data Centres Pact** promosso da C40 Cities, avvenuta il 13 luglio 2026, offre, inoltre, un riferimento per le future scelte urbanistiche e di pianificazione della città. Gli indirizzi del Patto C40 e del Piano Clima metropolitano dovranno guidare lo sviluppo del Tecnopolo DAMA e del TEK District, coniugando il posizionamento internazionale di Bologna nell'ambito dell'AI con gli obiettivi di sostenibilità energetica e sociale. Gli stessi indirizzi dovranno orientare, a scala metropolitana, il governo dei data center di iniziativa privata, in coerenza con le strategie di riduzione del consumo di suolo (cfr. cap. 5.3). Accanto agli investimenti promossi da Fiera, i principali ambiti strategici di attuazione del TEK District sono:

I - Un campus modello Cité Universitaire

Il campus internazionale si ispira al modello francese della Cité Universitaire: un luogo di scambio culturale e accademico aperto al mondo e in dialogo con la città.

Attraverso accordi con università straniere e governi il Campus struttura un **sistema di accoglienza basato su alloggi, servizi e collegi** per favorire l'accoglienza e l'attrazione di studenti, ricercatori e professionisti internazionali. È anche uno spazio per il dialogo globale, in un momento in cui attorno all'AI si stanno producendo nuove linee di conflitto e divisioni geopolitiche su scala globale. Questo intervento è richiamato nella Grande Scelta "Abitare Bologna: diritti, politiche e modello di sviluppo nella Città metropolitana", nel paragrafo "Il Campus internazionale modello Cité Universitaire".

II - Nuovo Stadio

Il nuovo stadio, formalizzato dall'impegno congiunto di BolognaFiere e Bologna FC, si inserisce nel progetto di riqualificazione e rilancio del quadrante urbano tra il Tecnopolo DAMA e la Fiera, contribuendo a ridefinire gli assetti dell'area nel quadro del TEK District. La proposta riguarda un **impianto polifunzionale da 35.000 posti** tra il quartiere fieristico, il parcheggio Michelino e la tangenziale, destinato anche a manifestazioni fieristiche, congressi e concerti. L'obiettivo di completare l'impianto nella primavera del 2031, in vista della candidatura a EURO 2032, si colloca in un percorso di trasformazione urbana i cui effetti devono durare oltre l'appuntamento sportivo. Il percorso affronterà anche il futuro del Renato Dall'Ara, patrimonio

architettonico e identitario della città, valorizzandolo come spazio pubblico multifunzionale.

III – Parco Nord

Il Parco Nord — **oltre 50 ettari di verde** da restituire alla città — completa la dimensione ambientale e comunitaria del distretto con l'obiettivo di costruire un quartiere vivo tutto il giorno e per scopi diversi. Gli investimenti dell'Energy Park di Hera in energie rinnovabili e tutela della biodiversità ne sostengono la sostenibilità ambientale.

b) BOLOGNA PLATFORM: LA CITTÀ COME PIATTAFORMA GLOBALE PER UN'AI AL SERVIZIO DELLE PERSONE E LA PROMOZIONE DELL'INTELLIGENZA DEMOCRATICA

Bologna è oggi **uno dei principali hub europei e globali del supercalcolo e dell'AI**. Il Tecnopolo riunisce infrastrutture di calcolo di rilievo nazionale ed europeo, tra cui Leonardo, Lisa e il nuovo supercomputer sperimentale quantistico, e ospita importanti centri di ricerca, tra cui Cineca, INFN, ENEA, ECMWF, UNIBO, CNR, INAF, INGV e ICSC. Si aggiungerà presto la sede dell'Università delle Nazioni Unite (UNU), dedicata all'intelligenza artificiale e ai cambiamenti dell'habitat umano.

Il Tecnopolo e l'area circostante — distretto TEK e Via della Conoscenza¹⁶ — hanno ricevuto ad oggi **oltre 2 miliardi di euro di investimenti pubblici** comunali, metropolitani, regionali, nazionali ed europei.

L'entità e la qualità degli investimenti e la nuova centralità di Bologna offrono opportunità di sviluppo e di politica industriale fondata su scienza e conoscenza, con una responsabilità pubblica. È una prospettiva che si inserisce in una tradizione cittadina, capace di coniugare innovazione, partecipazione e bene comune, dal Liber Paradisus agli empori comunali e agli asili nido, dallo Studium a Iperbole, prima rete civica italiana. A questa vocazione si affiancano oggi processi internazionali di ricerca, formazione e conoscenza e la rete di accordi tra Università di Bologna e la rete di relazioni e accordi che connette l'Università di Bologna al sistema universitario mondiale (Magna Charta, Bologna Process, UNAeuropa).

In questo quadro, il PSM propone Bologna come piattaforma internazionale per un'**alternativa democratica e umana alla rivoluzione dell'AI** dominata da Big Tech e interessi geopolitici. A tal fine, si intende favorire il dialogo tra università, centri di ricerca, attori pubblici e privati, società civile e cittadini sostenendo la ricerca di frontiera sulle grandi sfide urbane e globali: clima e ambiente, disuguaglianze crescenti, impatto delle piattaforme digitali sul lavoro e sui servizi alle persone,

¹⁶ Il progetto «Via della Conoscenza» è uno dei sei interventi del Comune di Bologna, finanziati nell'ambito del PNRR, che integra diversi interventi di rigenerazione nel quadrante nord-ovest della Città.

medicina e salute globale, nuovi modelli educativi, lotta alle fake news. L'obiettivo è contribuire allo sviluppo di nuovi modelli regolatori ed etici per AI e nuove tecnologie, promuovendo al contempo la capacità di leggere criticamente la rivoluzione tecnologica nelle nostre società.

Per questo, il Piano propone di promuovere nei prossimi anni a Bologna, con altre istituzioni pubbliche e centri di ricerca internazionali, l'insediamento di un **centro di ricerca sull'AI per il bene comune** e un centro/forum internazionale per l'intelligenza democratica.

Questa visione orienta anche l'uso dei dati nelle politiche metropolitane: Bologna Platform è il riferimento per sviluppare un'**architettura comune** che colleghi gli strumenti descritti nei diversi ambiti del Piano. Ne sono declinazioni tematiche l'Atlante metropolitano casa-servizi-mobilità, l'Osservatorio metropolitano della mobilità e del clima urbano e la componente digitale e informativa della Salute. Il loro raccordo permette di mettere in relazione le conoscenze prodotte nei singoli ambiti, a supporto della lettura dei bisogni e della programmazione delle politiche metropolitane.

5.5.3 - LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA:

L'ECONOMIA METROPOLITANA TRA LAVORO, DATI E TERRITORIO

5.5.3.1 - INDIRIZZI STRATEGICI

1. Filiere ad alto valore in trasformazione: innovazione applicata e transizione ecologica

Il rafforzamento del sistema economico passa dalla capacità di trasformare ricerca, capacità di calcolo, intelligenza artificiale e applicazione della conoscenza in vantaggio competitivo per il territorio e le filiere della manifattura e dei servizi. Il Tecnopolo DAMA e l'intero ecosistema della ricerca e dell'innovazione devono agire come infrastrutture al servizio del territorio metropolitano, favorendo il trasferimento tecnologico, la sperimentazione, l'accesso a dati e la capacità di calcolo, la crescita delle PMI e lo sviluppo di produzioni a più alto valore aggiunto. In questa prospettiva, innovazione digitale e transizione ecologica vanno tenute insieme, anche attraverso sistematiche azioni di educazione e formazione ai principi dello sviluppo sostenibile. Occorre accompagnare decarbonizzazione, efficienza energetica, economia circolare e soluzioni capaci di rafforzare accessibilità digitale, competitività e resilienza. Vanno inoltre sostenuti percorsi di innovazione incrementale e diversificazione produttiva nelle filiere esistenti, per accompagnarne l'evoluzione continua e la tenuta competitiva. I processi di trasformazione delle filiere sono trainati da percorsi di innovazione aperta, ai quali si affiancano nuove modalità di intervento della filiera istituzionale nel governo

della crescita e l'assunzione di una responsabilità condivisa per il ricambio generazionale nelle imprese.

2. Competenze e lavoro di qualità

La tenuta del sistema economico dipende dalla capacità di investire sulle persone, a partire dalle giovani generazioni, e di formare, attrarre e trattenere competenze, anche provenienti dall'esterno del territorio metropolitano, accompagnando il ricambio generazionale nelle imprese e l'evoluzione dei lavori. A tal fine, occorre rafforzare l'ecosistema educativo metropolitano, anche tramite la rigenerazione dei presidi territoriali, integrando scuola, formazione, Università, lavoro, cultura, sport e volontariato in una rete di apprendimento permanente per giovani e adulti. I luoghi educativi devono diventare nodi di comunità accessibili e inclusivi. Occorre inoltre promuovere una filiera metropolitana capace di collegare talenti, impresa e nuove professionalità e rafforzare le competenze specialistiche legate ai dati e all'intelligenza artificiale.

In questo quadro, qualità del lavoro, sicurezza, tutele, inclusione e riduzione delle disparità, anche di genere, diventano condizioni di competitività, oltre che fattori di coesione e stabilità della comunità e del sistema produttivo. La complessità dell'obiettivo richiede l'attivazione di soggetti e interventi differenziati, a partire dalla diffusione di modelli già sperimentati quali i protocolli di sito e gli accordi per la qualità del lavoro.

3. Rigenerazione, innovazione e attrattività attraverso la conoscenza

La conoscenza diventa leva di sviluppo quando orienta il riuso di aree e immobili, la formazione avanzata, l'innovazione, la connessione tra impresa, ricerca e territorio. Campus, laboratori, hub di innovazione, servizi per studenti e cittadini, luoghi della memoria, spazi per lo sport, poli di intrattenimento, presidi culturali e spazi civici possono generare nuove centralità urbane e territoriali, sostenere lavoro qualificato e nuova imprenditorialità, favorire l'attrazione di giovani ricercatori, studenti e professionisti, rafforzare l'accessibilità alle opportunità e rendere più coeso e attrattivo il sistema metropolitano della conoscenza.

4. Vocazioni territoriali, governance collaborativa ed economia sociale

La forza economica dell'area metropolitana si consolida quando ogni parte del territorio contribuisce allo sviluppo sostenibile, secondo specializzazioni e vocazioni riconoscibili, e quando valore economico, coesione sociale e capacità di risposta collettiva avanzano insieme, senza lasciare indietro nessuno e facendo propri i paradigmi dell'economia sociale. Pianura, Appennino e Capoluogo possono esprimere funzioni sinergiche e integrate. Cooperazione, mutualizzazione e concertazione tra istituzioni, imprese, Università, Terzo Settore e rappresentanze del lavoro rafforzano le filiere e le economie locali grazie all'innovazione diffusa e alla qualità dello sviluppo, favorendo anche la capacità dei territori di integrare

manifattura, servizi avanzati e nuove specializzazioni, rendendo più solido e riconoscibile il modello metropolitano. In questo senso l'innovazione sociale può sostenere uno sviluppo sostenibile affrontando in modo nuovo le sfide che le trasformazioni della società pongono ogni giorno.

5. Agricoltura metropolitana, giustizia alimentare e lavoro

L'agricoltura e l'allevamento devono poter garantire reddito a chi produce, cibo accessibile a chi consuma e continuità al presidio dei territori. Serve un Patto per un'agricoltura metropolitana fondato su un prezzo giusto del cibo, sul contrasto alle pratiche commerciali sleali e alle vendite sottocosto e sulla giustizia alimentare, affinché l'accesso al cibo non dipenda dal reddito o dal quartiere di residenza.

Il Patto valorizza la pluralità dei modelli produttivi e la libertà d'iniziativa delle imprese, sostenendone redditività, competitività e innovazione tecnologica e digitale. Favorisce il ricambio generazionale e l'accesso alla terra, al credito e alla formazione, valutando i progetti di insediamento per la loro qualità e sostenibilità. Promuove la semplificazione amministrativa, soprattutto per le micro e piccole imprese, e lo sviluppo di filiere corte e vendita diretta.

Il Patto riconosce il ruolo sociale e ambientale della piccola e media agricoltura e zootecnia, in particolare nelle aree collinari e montane, e la multifunzionalità delle aziende, che integra produzione, educazione, ospitalità rurale e servizi ambientali. Tutela il suolo agricolo e sostiene la transizione agroecologica delle aziende e degli allevamenti: fertilità dei suoli, biodiversità e benessere animale, anche attraverso i modelli biologico e biodinamico presenti nei biodistretti. La dignità del lavoro agricolo richiede contrasto al caporalato e al lavoro grigio, trasparenza delle filiere e contrattazione. L'agricoltura sociale integra questi obiettivi con l'inclusione lavorativa e la cura dei beni comuni, in coerenza con il Piano dell'Economia Sociale. Per dare continuità a questa prospettiva, il territorio metropolitano propone ai livelli istituzionali competenti una distribuzione più equa delle risorse pubbliche, a partire dalla futura programmazione PAC, che riconosca il lavoro oltre alla superficie.

5.5.3.2 – LE GRANDI PROGETTUALITÀ PER IL CAMBIAMENTO

Sono quattro le prime proposte progettuali che il Piano Strategico individua, integrando le policy e i servizi già presenti con progettualità che mettono a fuoco le vocazioni territoriali, la manifattura, l'agricoltura.

α) PROGETTI PER APPENNINO E PIANURA: INDUSTRIA, PATRIMONIO CULTURALE E PROSSIMITÀ

La Rete Metropolitana per la Ricerca e l'Innovazione intende collegare Pianura, Appennino e i grandi poli del Capoluogo, per condividere i benefici della conoscenza e dell'innovazione, disegnando una **Città della Conoscenza diffusa**:

una rete integrata di spazi pubblici, servizi, infrastrutture e attività, capace di rendere accessibili formazione, cultura scientifica, innovazione tecnologica e opportunità a cittadini, studenti, imprese e comunità locali e di attivare lavoro, imprese, progettualità e innovazione.

La rete si struttura a partire dai primi tre importanti poli della ricerca e della conoscenza nati con il progetto PNRR Città della Conoscenza: **Il Polo dell'Osservanza di Imola, l'ex Cartiera di Marzabotto e il Centro Enea del Brasimone.**

Si tratta di luoghi che hanno origini e vocazioni diverse, ma che trovano nella conoscenza e nel dialogo con il Tecnopolo DAMA l'elemento unificante:

- L'Osservanza di Imola, progetto di rigenerazione dell'ex ospedale psichiatrico di grande valore architettonico e storico, che integra memoria della psichiatria italiana, conoscenza scientifica, servizi territoriali per l'innovazione e le competenze.
- Il Centro ENEA del Brasimone, polo di ricerca in energia e sicurezza nucleare di rilevanza internazionale, che connette le reti digitali con la mobilità dolce dell'Appennino, può diventare un nodo della rete dei poli scientifici, attraendo ricercatori e imprese nell'Appennino.
- L'ex Cartiera di Marzabotto, un patrimonio industriale che conserva la memoria di un comparto industriale dissolto, situato in un luogo simbolo della Resistenza italiana come Marzabotto, può trasformarsi in hub di rigenerazione economica e sociale per startup, lavoro, formazione e ospitalità, e diventare un attrattore per l'Appennino bolognese.

A questi poli si affiancano le infrastrutture immateriali che caratterizzano la Pianura bolognese, a partire dalla dimensione culturale che ne rappresenta un elemento identitario. Queste infrastrutture possono costituire la base per sviluppare progetti pilota con cui definire modelli di intervento, come il progetto di valorizzazione del distretto musicale dell'ocarina e della liuteria.

Interventi fisici e azioni immateriali comprendono percorsi di mobilità attiva e smart, connessioni ciclabili e pedonali, riqualificazione di edifici pubblici, laboratori, archivi, auditorium, spazi per la ricerca e il coworking, sale studio, servizi di prossimità, formazione, e iniziative di accompagnamento a nuove imprese e al passaggio generazionale. La loro integrazione in una rete stabile e riconoscibile può attrarre competenze, progettualità e investimenti.

Il Piano propone un **coordinamento permanente della Città metropolitana**, basato sugli strumenti e sulle reti di Bologna Innovation Square e dei presidi territoriali dell'innovazione, per dare continuità agli investimenti, integrare progetti, servizi e soggetti e accompagnare lo sviluppo della rete.

b) PROGETTO GALVANI

Il Progetto Galvani promuove la **politica industriale territoriale** per accompagnare la manifattura nella transizione tecnologica e generazionale, preservando la manifattura di precisione e la meccatronica, ossatura economica metropolitana. Si articola in quattro assi:

- **L'evoluzione tecnologica.** Rafforzare open innovation, attrazione e sviluppo di startup, trasferimento tecnologico, sperimentazione applicata e accesso a dati e capacità di calcolo per PMI e filiere produttive. Il percorso mette la manifattura al centro dei programmi regionali sull'intelligenza artificiale e rafforza il legame con DAMA, anche attraverso Land in Bo e il quadro del disegno del TEK District, per favorire l'insediamento di imprese dell'ecosistema.
- **La dimensione energetica.** Garantire continuità produttiva alle filiere ad alta intensità energetica (meccanica, ceramica, packaging), accelerarne la decarbonizzazione e ridurre l'esposizione alla volatilità dei prezzi dell'energia. Il progetto propone un'analisi dello stato dell'arte e, con il sistema produttivo, l'individuazione di buone pratiche e modelli operativi replicabili.
- **Lo sviluppo e l'espansione dei progetti strategici.** Valutare e sviluppare strumenti e modalità operative dedicate, anche urbanistiche, per attrarre e consolidare investimenti delle grandi imprese, sostenere occupazione e filiere e accompagnare nuovi insediamenti di rilievo metropolitano, in coerenza con le funzioni della Città metropolitana nel governo del territorio e nel coordinamento dello sviluppo economico.
- **Il passaggio generazionale nelle imprese.** Monitorare il fenomeno e analizzarne dimensione e impatti, con attenzione anche alle imprese di piccole dimensioni, e individuare buone pratiche già attive da replicare per accompagnare la continuità del sistema imprenditoriale metropolitano.

c) BOLOGNA TI SOSTIENE

Bologna ti sostiene è il **programma quadro di sostegno al reddito** promosso da Comune e Città metropolitana insieme alle Organizzazioni Sindacali, rivolto a quella fascia di popolazione attiva che fa fatica a far fronte a spese necessarie e urgenti, in un contesto caratterizzato dall'aumento del costo della vita e dalla stagnazione dei salari.

Il programma prevede di rispondere con una pluralità di strumenti ai bisogni connessi all'abitare, alla povertà energetica, al trasporto pubblico, all'educazione e allo studio, alla salute e ai bisogni familiari.

Già all'inizio del 2027 sarà attivo il **Microcredito sociale**, fondo di garanzia per erogare prestiti a tasso agevolato a famiglie e persone in situazione di difficoltà temporanea a fronte di spese inattese e cali temporanei di reddito. La misura è rivolta a una fascia di residenti che accedono con difficoltà al mercato del credito tradizionale, ma sono comunque in grado di impegnarsi in un percorso di

restituzione tramite un impiego anche precario o discontinuo. A questa misura si affiancherà un intervento di **contrasto alla povertà alimentare**, anche in sinergia con il Fondo di Comunità metropolitana. L'intervento prevede la diffusione di buoni spesa destinati a famiglie o persone in difficoltà utilizzabili per l'acquisto di prodotti freschi, come frutta e verdura, e l'inserimento anche in percorsi di educazione alimentare, per promuovere il diritto a un'alimentazione adeguata.

Nel corso del 2027 si prevede inoltre di traslare il modello dell'accesso al credito garantito alle imprese dell'economia di prossimità.

Il modello proposto da Bologna ti Sostiene consente di strutturare una relazione continuativa con i beneficiari, attraverso un tutoraggio per favorire l'autonomia finanziaria e l'accesso al sistema dei servizi del territorio connessi ai diversi bisogni (abitare, lavoro, sanità, educazione, ecc.).

d) UN PATTO PER UN'AGRICOLTURA METROPOLITANA: DALLA CONCENTRAZIONE ALLA GIUSTA MISURA

Bologna metropolitana si pensa storicamente insieme al proprio territorio: la Pianura che la nutre, la collina che la disegna, la montagna che ne custodisce l'acqua, il suolo e la biodiversità. Il Piano Strategico Metropolitano 2050 assume quindi l'**agricoltura e l'allevamento come infrastrutture fondamentali della città futura**. Il cibo intreccia lavoro, salute, cultura e presidio del territorio, con un ruolo cardine nella risposta alla crisi climatica e nel contrasto allo spopolamento delle aree interne. Il PSM propone quindi un Patto per un'agricoltura metropolitana tra Città metropolitana, Comuni, organizzazioni agricole, cooperative, imprese, mondo della ricerca e cittadinanza, capace di tenere insieme Pianura, Collina e Montagna, riconoscendone le differenze e costruendo per ciascuna politiche adeguate.

Al centro di questo Patto vi sono le imprese agricole, nella loro pluralità di dimensioni, forme organizzative, modelli produttivi, localizzazioni. La tutela del territorio e delle sue funzioni ambientali può essere duratura solo se l'attività agricola risulterà **economicamente sostenibile, competitiva e capace di generare reddito e lavoro**. Le aziende agricole tradizionali e quelle di nuova generazione devono poter essere protagoniste della trasformazione, diventando sempre più innovative, resilienti e capaci di rispondere alle esigenze della società del futuro.

La trasformazione che riguarda tutto il territorio, ma con effetti diversi

I dati del Censimento generale dell'Agricoltura evidenziano una trasformazione profonda dell'agricoltura bolognese nel ventennio 2000-2020. La superficie agricola utilizzata diminuisce in tutte le zone altimetriche, con intensità diversa: circa il 3,5% in Pianura, il 22,5% in collina e il 20,7% in montagna. Nello stesso periodo il numero delle aziende agricole **si riduce di circa il 56%** nelle tre aree, mentre aumenta sensibilmente la dimensione media aziendale.

Questi dati descrivono un processo di trasformazione e concentrazione che interessa l'intero territorio metropolitano, ma che assume caratteristiche differenti. In Pianura, invece, prevale una maggiore strutturazione e crescita dimensionale delle aziende, in collina e soprattutto in montagna alla trasformazione aziendale si accompagna una più marcata riduzione della superficie agricola e una maggiore difficoltà nel garantire continuità economica e ricambio generazionale.

La crescita dimensionale delle imprese è un processo indotto in primo luogo dalla ricerca di economie di scala e nuovi margini di redditività, in un mercato globale sempre più competitivo, nel quale coesistono regole produttive estremamente diseguali. Il compito delle politiche pubbliche non è quindi definire a priori una dimensione ottimale dell'impresa, ma creare condizioni favorevoli alla crescita, all'innovazione e alla permanenza di una pluralità di imprese sul territorio.

Particolarmente significativa è la situazione della montagna, dove l'età media dei conduttori arriva a **circa 66 anni** e la presenza di giovani under 40 scende al 4,8%. Anche la quota di conduttori part-time raggiunge il 58,2%, segnalando la difficoltà dell'agricoltura appenninica a generare da sola un reddito principale.

Una strategia differenziata per Pianura, collina e montagna

La Città metropolitana di Bologna concentra in poche decine di chilometri sistemi agricoli profondamente differenti. Il PSM 2050 deve riconoscere questa diversità e costruire politiche territoriali conseguenti.

LA PIANURA: in Pianura la priorità è tutelare la superficie agricola, contenere il consumo di suolo e accompagnare le aziende nei processi di innovazione, competitività e transizione ambientale.

Le politiche territoriali devono valorizzare le produzioni di qualità, sviluppare filiere e sostenere l'adozione di pratiche agricole attente alla fertilità dei suoli, alla biodiversità e alla gestione delle risorse idriche. Digitalizzazione, agricoltura di precisione e nuove tecnologie devono migliorare produttività, sostenibilità e redditività delle aziende.

LA COLLINA: in collina occorre sostenere la capacità delle aziende di combinare produzione agricola, qualità, multifunzionalità e diversificazione. L'esperienza del settore vitivinicolo e la crescita delle attività agrituristiche e delle fattorie multifunzionali dimostrano che esistono concrete possibilità di costruire nuove economie rurali integrate. Il PSM dovrà quindi favorire reti tra imprese, trasformazione e commercializzazione delle produzioni, turismo rurale, agricoltura sociale, servizi ambientali e valorizzazione del paesaggio, sostenendo al tempo stesso il mantenimento dell'attività agricola e il ricambio generazionale.

LA MONTAGNA: in montagna occorre rendere l'attività agricola economicamente attrattiva, capace di generare reddito e nuova occupazione e di garantire continuità al presidio territoriale.

La montagna non può essere chiamata a competere sul mercato generalista alle stesse condizioni della Pianura. La sua forza può invece essere costruita intorno alle proprie peculiarità: naturalità, biodiversità, produzioni tipiche e tradizionali, qualità, agricoltura biologica, allevamento estensivo e semi-brado, filiere corte, trasformazione aziendale, ospitalità rurale e servizi ambientali. Le esperienze dei giovani agricoltori insediati negli ultimi anni nell'Appennino bolognese mostrano come queste attività possano combinarsi con la vendita diretta, la produzione biologica, ospitalità rurale, servizi ambientali, la digitalizzazione e nuovi canali commerciali.

Il PSM 2050 deve quindi sostenere una strategia di rigenerazione dell'agricoltura di montagna, capace di attrarre nuove imprese e professionalità, attraverso investimenti, accesso alla terra e al credito, ricambio generazionale, valorizzazione delle produzioni locali, filiere corte, acquisti pubblici, infrastrutture digitali e sostegno alle attività multifunzionali.

Riconnettere città e campagna

Il territorio periurbano, collinare e montano costituisce una componente essenziale del sistema alimentare, ambientale e paesaggistico della comunità metropolitana. Riconoscere questo legame significa rendere più evidente ai cittadini il contributo che gli agricoltori offrono attraverso la produzione di cibo, la cura del territorio, la tutela della biodiversità, la manutenzione del paesaggio e la costruzione di nuove forme di economia rurale. Il raccordo tra politiche agricole e territoriali riguarda anche:

- la disponibilità della risorsa idrica, attraverso investimenti nelle infrastrutture di accumulo, nell'innovazione delle tecniche irrigue e nella ricerca su varietà più resilienti;
- la prevenzione del rischio idraulico, attraverso una nuova strategia di manutenzione e adeguamento del reticolo idrografico e dei sistemi di laminazione;
- la gestione forestale, con interventi di prevenzione degli incendi, adattamento delle specie alle nuove condizioni climatiche, rigenerazione conservativa e sviluppo di filiere del legno sostenibili;
- la gestione della fauna selvatica, attraverso politiche capaci di ridurre i danni alle produzioni agricole.

Il PSM 2050 dovrà quindi promuovere una **maggiore conoscenza del rapporto tra città e campagna**, valorizzando i prodotti locali, la stagionalità, la vendita diretta e le filiere corte e creando occasioni di incontro tra produttori e cittadini.

Dalla visione agli impegni: le proposte operative

Da questo quadro discendono alcune prime proposte operative, da sviluppare in coerenza con la programmazione europea e regionale e con gli strumenti già attivi sul territorio metropolitano:

- Rete metropolitana dei biodistretti, mettendo in rete le esperienze già attive tra produttori, cooperative, enti locali e ricerca;
- Banca metropolitana della terra, per mappare terreni pubblici e inutilizzati e favorirne l'utilizzo agricolo;
- Strategia per l'agricoltura di montagna, sostenendo giovani agricoltori, produzioni di qualità, allevamento estensivo, trasformazione aziendale, filiere corte e ospitalità rurale;
- Programma metropolitano per il ricambio generazionale, favorendo accesso alla terra, credito, formazione, innovazione e accompagnamento;
- Semplificazione per le imprese agricole, promuovendo la riduzione degli oneri amministrativi;
- Presidio e innovazione della zootecnia di montagna, attraverso investimenti, servizi e valorizzazione delle produzioni;
- Filiera corta metropolitana e vendita diretta, rafforzando mercati contadini e reti tra produttori e consumatori;
- Mense e acquisti pubblici, utilizzando, nel rispetto della normativa vigente, la leva degli appalti per favorire l'accesso delle produzioni locali;
- Osservatorio metropolitano dell'agricoltura, per monitorare dati agricoli, economici, demografici e territoriali;
- Presidio del consumo di suolo, integrando nella pianificazione urbanistica la tutela della Superficie Agricola Utilizzata (Sau);
- Agricoltura sociale e multifunzionalità, sostenendo produzione, inclusione, educazione, ospitalità e servizi ambientali;
- Riconnettere Città e campagna, sviluppando iniziative di educazione, informazione e incontro tra cittadini e agricoltori.

Una nuova governance agricola territoriale

Il Patto per un'agricoltura metropolitana prevede, inoltre, la **costituzione di un Tavolo agricolo metropolitano permanente**. Molte delle questioni che incidono sull'agricoltura – logistica, infrastrutture, urbanistica, consumo di suolo, politiche ambientali, formazione, sicurezza idrogeologica, commercio e sviluppo territoriale – richiedono un confronto stabile tra istituzioni e rappresentanze agricole. Allo stesso tempo, molte delle politiche direttamente rivolte al settore agricolo sono di competenza regionale. È quindi necessario costruire un raccordo stabile tra dimensione metropolitana e regionale, affinché le specificità dell'area bolognese possano essere rappresentate nei processi decisionali. Il Tavolo agricolo metropolitano potrà assumere una funzione di elaborazione, proposta e monitoraggio delle politiche agricole territoriali – anche attraverso il contributo

attivo delle società partecipate C.A.A.B. e GAL Appennino bolognese – favorendo un confronto strutturato con la Regione Emilia-Romagna e contribuendo a riportare al centro della programmazione le differenze tra Pianura, collina e montagna. L'obiettivo è mettere in relazione competenze regionali, responsabilità metropolitane e comunali e conoscenza diretta dei territori.

06. I FATTORI ABILITANTI: RIORDINO ISTITUZIONALE E SOCIETÀ PARTECIPATE

Per attuare il cambiamento servono leve che diano continuità alla visione e la traducano in un'azione pubblica coerente, coordinata ed efficace. In questa prospettiva, il Riordino Istituzionale¹⁷ e il ruolo delle Società Partecipate¹⁸ assumono un valore decisivo. Il primo rende più chiari, stabili ed efficaci i rapporti tra Città metropolitana, Comune Capoluogo, Comuni, Unioni e Regione. Il secondo valorizza realtà a capitale pubblico che incidono su mobilità, casa, economia, cura, qualità ambientale e servizi pubblici. Rafforzare queste due leve significa **unire visione strategica e capacità attuativa**.

6.1 UN NUOVO RAPPORTO TRA CITTÀ METROPOLITANA E REGIONE: RIORDINO TERRITORIALE E NUOVO PROTAGONISMO DEGLI ENTI LOCALI

Il percorso di riforma territoriale avviato nell'aprile 2026 dall'Emilia-Romagna (revisione della legge regionale 13/2015 e della legge 21/2012) rappresenta un passaggio decisivo per ridefinire il rapporto tra Regione, Città metropolitana, Province, Comuni e Unioni. In questo quadro, la coincidenza temporale tra l'elaborazione del nuovo Piano Strategico Metropolitano e il percorso regionale costituisce un'opportunità da cogliere pienamente: i due percorsi dovranno convergere nella costruzione di un **nuovo modello di governance territoriale metropolitano**¹⁹.

La legge regionale 13/2015 ha rappresentato, per l'Emilia-Romagna, un importante avanzamento rispetto al quadro nazionale, definendo la ripartizione di funzioni tra i diversi livelli istituzionali, introducendo l'Intesa Quadro come strumento di programmazione condivisa e riconoscendo alla Città metropolitana di Bologna un ruolo differenziato rispetto alle Province. A dieci anni dalla sua approvazione,

¹⁷ vedasi allegato "Il Percorso di riordino con la Regione Emilia-Romagna ed il PSM"

¹⁸ vedasi allegato "Società Partecipate: Descrizione narrativa percorso"

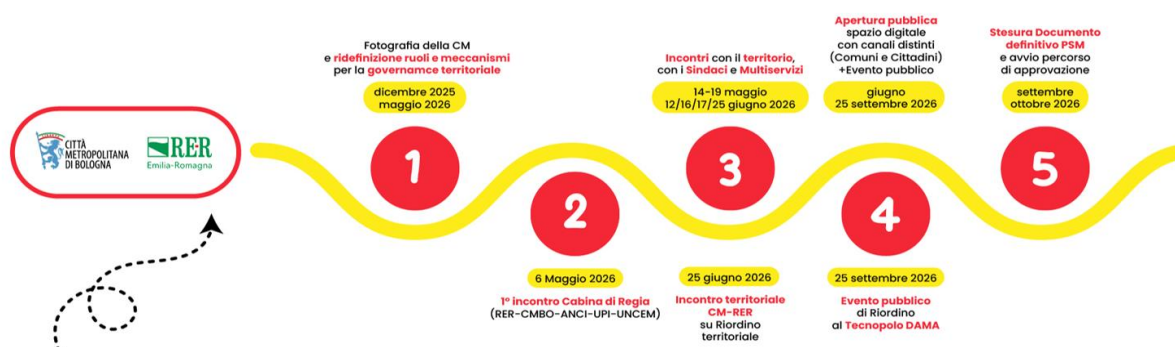
¹⁹ vedasi allegato "Luogo al cambiamento: riordino e innovazione istituzionale per l'area metropolitana bolognese"

tuttavia, l'esperienza maturata rende necessario **verificarne l'attuazione, correggerne le criticità** e adeguare il sistema alle trasformazioni intervenute.

Il nuovo PSM e il processo regionale di riordino offrono quindi l'occasione per costruire un quadro istituzionale coerente con le nuove esigenze del territorio. La pianificazione strategica non può infatti essere separata dal sistema delle funzioni e delle responsabilità amministrative: le scelte individuate dal Piano devono poter contare su competenze, risorse e capacità amministrative adeguate alla loro attuazione.

La stessa convergenza emerge nel confronto tra il PSM e il nuovo **Patto Regionale per il Lavoro, il Clima e l'Economia Sociale**. I due strumenti presentano indirizzi e priorità largamente convergenti e possono costituire una base comune per rafforzare la governance multilivello, rendere più efficaci le politiche pubbliche e sostenere l'attrattività dell'intero sistema regionale. Le Grandi Scelte del PSM rappresentano, in questo senso, altrettanti ambiti nei quali la dimensione metropolitana e quella regionale possono integrarsi.

6.1.1 – IL PERCORSO DI RIORDINO CON LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA



All'interno di questo processo, il riconoscimento del **ruolo differenziato della Città metropolitana di Bologna** si fonda sulla legge, ma anche sulla dimensione e sulle caratteristiche del territorio metropolitano e sulle funzioni che esso già esercita all'interno dell'Emilia-Romagna.

La Città metropolitana ospita il 23% della popolazione regionale, **genera il 26,2% del PIL** dell'Emilia-Romagna, presenta un valore aggiunto per abitante pari a 46.673 euro e concentra il 40% dei passeggeri del trasporto pubblico regionale. A questi elementi si aggiunge la concentrazione di infrastrutture ferroviarie, stradali e logistiche di rilevanza nazionale e internazionale, insieme alla presenza di importanti poli economici, tecnologici, universitari e socio-sanitari. Bologna metropolitana ha progressivamente sviluppato un modello che va oltre quello di un semplice ente territoriale intermedio. Ha assunto caratteristiche di **ente federativo** e ha costruito strumenti di coordinamento, collaborazione e supporto

nei confronti dei Comuni e delle loro Unioni e, più in generale, ha sviluppato relazioni consolidate con gli attori economici e sociali del territorio.

Il rafforzamento di Bologna può diventare **una risorsa per tutta l'Emilia-Romagna**: un territorio complesso, soggetto a trasformazioni, nel quale sperimentare nuove modalità di governo, nuove forme di collaborazione tra enti e nuove politiche pubbliche, da mettere successivamente a disposizione degli altri territori.

Alla luce delle scelte e delle progettualità individuate dal nuovo Piano Strategico il confronto sul riordino territoriale si articola in **tre direttrici principali**:

- la **partecipazione** e il **consolidamento "strutturale"** del ruolo della Città metropolitana nella governance multilivello della Regione Emilia-Romagna e nelle funzioni di programmazione regionale. Per questo appare necessario costruire una sede stabile e permanente di confronto tra Regione e Città metropolitana, che rafforzi le sedi di concertazione oggi previste dalla legislazione regionale e dall'Intesa Quadro. Una possibile soluzione è rappresentata da un tavolo o da una **conferenza permanente Regione-Città metropolitana**, con una composizione politica e tecnica e con funzioni di monitoraggio dell'Intesa, indirizzo politico, co-programmazione e co-decisione.
- il **riconoscimento** formale (e in termini di risorse finanziarie e di personale) di **funzioni già svolte** "di fatto" dalla Città metropolitana;
- l'**attribuzione** di **nuove funzioni** che consentono di attuare le strategie disegnate dal Piano Strategico.

Le proposte emerse dal lavoro della Missione 10 del Manifesto del PSM si concentrano in particolare su alcuni ambiti strategici:

- **Ambiente, clima e protezione civile**: la Città metropolitana può assumere un ruolo più strutturato nel coordinamento delle emergenze, nella gestione del rischio idrogeologico e idraulico e nella definizione e attuazione del Piano metropolitano sui cambiamenti climatici.
- **Digitalizzazione e governo dei dati**: La proposta di un ufficio metropolitano dedicato alla Digitalizzazione e all'Intelligenza Artificiale, al servizio dei Comuni e delle Unioni, può rappresentare un modello di infrastruttura condivisa. La stessa esperienza potrebbe costituire il nodo di una rete di analoghe strutture territoriali, contribuendo alla costruzione di un sistema regionale integrato per il governo dei dati.
- **Politiche agricole**: la redazione e l'attuazione di un Patto per un'agricoltura metropolitana consentirebbe di rafforzare il coordinamento di una politica che presenta evidenti dimensioni territoriali e sovracomunali.

- **Abitare:** il ruolo della Città metropolitana dovrebbe essere rafforzato nel coordinamento delle politiche abitative dei Comuni e delle Unioni, anche attraverso il Tavolo di concertazione delle politiche abitative.
- **Sviluppo economico ed economia sociale:** la Città metropolitana può svolgere un ruolo di coordinamento nei rapporti con imprese e parti sociali e diventare un canale stabile di ascolto del territorio. In materia di economia sociale, il riconoscimento di un ruolo nella programmazione e pianificazione degli interventi metropolitani, a partire dal PES, potrebbe essere accompagnato da funzioni di coordinamento e gestione attuativa.
- **Governo del territorio:** anche in questo ambito appare necessario rafforzare gli strumenti metropolitani, a partire dalle politiche per le imprese strategiche, dal distretto TEK/DAMA e dalla valorizzazione del Fondo perequativo metropolitano quale strumento stabile per sostenere interventi di rete.

Il ruolo del personale pubblico: formazione e attrattività

La costruzione di una governance chiara, con ruoli, funzioni e responsabilità definiti, è una condizione necessaria ma non sufficiente per attuare le scelte della pianificazione strategica. Le strategie diventano infatti politiche, progetti e servizi solo se esiste una Pubblica Amministrazione dotata delle competenze, delle persone e delle condizioni organizzative necessarie per attuarle. La capacità amministrativa rappresenta quindi una componente essenziale del nuovo sistema di governance territoriale.

In particolare, la difficoltà di **attrarre e trattenere personale qualificato** nella Pubblica Amministrazione, a tutti i livelli istituzionali — dai Comuni alla Città metropolitana, dalle Aziende Sanitarie alle Unioni — rappresenta una delle principali criticità per la capacità amministrativa del territorio. La crescente difficoltà nel reclutamento, in particolare tra i giovani laureati e i profili professionali più qualificati, richiede un'azione coordinata. La questione non riguarda esclusivamente il livello retributivo, ma anche la qualità dell'ambiente di lavoro, la disponibilità di strumenti adeguati, le opportunità di crescita professionale e la valorizzazione del contributo individuale.

È pertanto necessario sviluppare **strategie condivise**, coinvolgendo tutti i livelli istituzionali concentrandosi su **4 direttrici**:

- **formazione continua** del personale già in servizio;
- **semplificazione e accelerazione dei processi di reclutamento**;
- **condizioni di lavoro** (flessibilità oraria, lavoro agile, spazi di lavoro adeguati, strumenti tecnologici aggiornati, possibilità di sviluppo di carriera);
- **identità e senso di appartenenza**, cioè la capacità di rendere il lavoro pubblico riconoscibile come un'esperienza professionale significativa.

Le relazioni fra la Città metropolitana, le Unioni ed i Comuni

La proposta di governance si completa con il rapporto tra Città metropolitana, Unioni dei Comuni e Comuni, per rafforzare la capacità del territorio di programmare e realizzare politiche sovracomunali.

L'esperienza del territorio metropolitano mostra una situazione differenziata: alcune Unioni hanno raggiunto un buon livello di consolidamento, mentre altre presentano difficoltà organizzative e istituzionali. Per questo **non è efficace un modello unico**: il rafforzamento delle Unioni deve essere accompagnato da strumenti di supporto diversi, calibrati sulle caratteristiche e sulle esigenze dei singoli territori.

In questa direzione, il PSM propone nuove soluzioni operative e il rafforzamento di strumenti già esistenti per ottimizzare la capacità amministrativa dei Comuni e delle Unioni. Le proposte riguardano la Cabina di Regia permanente per le manutenzioni stradali e il monitoraggio degli interventi post-alluvione; il ruolo di Soggetto aggregatore che affida convenzioni quadro cui possono aderire con affidamento diretto Unioni e Comuni; la gestione centralizzata dei concorsi e delle assunzioni straordinarie; l'Atlante Metropolitano per la condivisione dei dati; l'Ufficio metropolitano per la Digitalizzazione e l'AI.

6.2 SOCIETÀ PARTECIPATE:

CAPITALE PUBBLICO, IMPATTO METROPOLITANO

Le **Società Partecipate** rappresentano una **leva strategica** per lo sviluppo metropolitano e il posizionamento internazionale, poiché **presidiano infrastrutture, competenze, sostenibilità e servizi essenziali**. La sfida è costruire un **coordinamento stabile** dell'intero **sistema delle Partecipate**, capace di valorizzare le **sinergie operative**, accelerare la **transizione ecologica e tecnologica** e rafforzare i servizi pubblici e la **resilienza del territorio** metropolitano, in un quadro di **sviluppo sostenibile ed integrato**.

6.2.1 – IL PERCORSO CON LE SOCIETÀ PARTECIPATE



6.2.2 – GLI INDIRIZZI STRATEGICI

Costruire una governance metropolitana permanente delle Società Partecipate

Definire un coordinamento stabile per orientare le priorità di sviluppo del Piano, adottando i cosiddetti criteri Environmental, Social, and Governance (ESG) e

indicatori omogenei per monitorare le performance gestionali e gli impatti territoriali generati nel tempo.

Promuovere la collaborazione strutturata tra le Società Partecipate

Favorire forme stabili di cooperazione e progettualità integrate tra le diverse società per condividere competenze e risorse a beneficio dell'intero territorio.

Valorizzare le Società Partecipate come leva della strategia industriale metropolitana

Orientare le partecipate verso una visione comune dell'attrattività territoriale, per promuovere lavoro sicuro e di qualità, tutele, accordi di sito e una gestione responsabile degli appalti.

Rafforzare il ruolo delle Società Partecipate nella transizione tecnologica, ecologica e nella resilienza territoriale

Incentivare l'innovazione digitale, l'uso dei dati e le infrastrutture sostenibili per elevare la qualità, l'affidabilità e la resilienza dei servizi metropolitani.

6.2.3 – DALLE PARTECIPATE AL PSM: POSSIBILI CONTRIBUTI

La prima lettura delle possibili connessioni tra il sistema delle Società Partecipate e i principali temi strategici del Piano è stata approfondita attraverso un confronto diretto con le Società²⁰. Le evidenze emerse hanno consentito di individuare, in termini aggregati, i principali contributi che infrastrutture, servizi e competenze pubbliche possono offrire all'attuazione della strategia metropolitana.

Demografia: il sistema delle **Partecipate** dovrà continuare a garantire la **continuità** e la **qualità dei servizi** in un contesto di crescente difficoltà nel reperire e trattenere personale con profili tecnici e operativi. In tale scenario il **ricambio generazionale**, **lo sviluppo delle competenze**, **la formazione**, **le politiche di welfare** e la **qualità del lavoro** assumono un ruolo strategico per assicurare continuità operativa e trasferimento delle competenze. Parallelamente, le **Partecipate** possono **contribuire** a rispondere agli effetti dell'invecchiamento, dell'aumento delle fragilità e della trasformazione dei bisogni sociali, **rendendo i servizi più accessibili**, **flessibili e semplici da utilizzare**, con particolare attenzione alle persone che lavorano su turni, alle situazioni di maggiore fragilità e ai territori meno serviti, e **riducendo le barriere digitali**.

Clima: le Partecipate sono **attori strategici nel contrasto ai cambiamenti climatici**, per il ruolo svolto nella gestione di infrastrutture e servizi pubblici. Sul fronte della **mitigazione**, contribuiscono attraverso il **rinnovo delle flotte**, la **decarbonizzazione** delle infrastrutture, l'impiego di **fonti rinnovabili**, l'intermodalità e l'economia circolare. Sul fronte dell'**adattamento**, rafforzano la **resilienza delle infrastrutture** e dei territori, tutelano la **sicurezza delle persone** e la continuità dei

²⁰ vedasi allegato "Società Partecipate: Descrizione dettagliata del Percorso"

servizi, anche attraverso la gestione delle acque, il rafforzamento delle reti ecologiche e l'utilizzo di tecnologie di telecontrollo e manutenzione predittiva.

Urbanistica e insediamenti: le Partecipate possono concorrere alla costruzione di un **sistema di accessibilità metropolitana più coordinato**, integrando reti, orari, tariffe, informazioni e soluzioni di ultimo miglio per facilitare l'accesso ai luoghi di lavoro, ai servizi e ai principali poli metropolitani. Gli **Hub di interscambio** possono evolvere in **luoghi di accoglienza e servizio**, capaci di gestire sia i flussi ordinari sia i picchi legati a eventi e turismo. Il rafforzamento del coordinamento tra mobilità, insediamenti produttivi, servizi e politiche abitative, insieme al miglioramento delle connessioni tra Capoluogo, Pianura e Appennino, può favorire una maggiore **coesione ed equilibrio territoriale**.

Innovazione e transizioni: il sistema delle Partecipate può rappresentare un **volano per l'innovazione tecnologica** al servizio delle **amministrazioni pubbliche**, delle imprese e dell'intero territorio metropolitano. Il loro contributo consiste nel **favorire il trasferimento dell'innovazione**, trasformando ricerca e infrastrutture tecnologiche in **soluzioni concrete** per il sistema pubblico e produttivo, rafforzando le filiere territoriali, **sostenendo la transizione energetica** e promuovendo lo **sviluppo delle competenze** necessarie alla competitività e alla crescita del territorio.

Salute e sicurezza: le **Partecipate** possono **contribuire al benessere**, all'**autonomia** e alla **sicurezza** delle persone attraverso la **gestione di servizi e infrastrutture di interesse pubblico**. Il loro apporto riguarda la **qualità del lavoro**, il **welfare**, la **prevenzione**, la **sicurezza lavorativa** anche in relazione alla **gestione** responsabile degli **appalti**, insieme al miglioramento dell'accessibilità fisica e digitale dei servizi e della qualità degli spazi. Reti, nodi e **grandi poli** metropolitani possono così assumere anche una **funzione di inclusione e prossimità**, con particolare **attenzione** alle situazioni di maggiore **fragilità**.

Formazione e ricerca: attraverso una **governance metropolitana**, le **Partecipate** possono contribuire a mettere in rete e **sostenere lo sviluppo delle infrastrutture di ricerca**, collegandole alle competenze e ai fabbisogni di imprese e amministrazioni. Mettendo a disposizione **dati**, capacità di **calcolo**, **strumenti di AI**, **professionalità** e contesti applicativi, possono favorire il **trasferimento della conoscenza** verso servizi e **soluzioni concrete**. La formazione continua, la collaborazione con Università e centri di ricerca, gli eventi e le comunità professionali possono inoltre rendere i **luoghi di lavoro** e i servizi **spazi diffusi di apprendimento** e aggiornamento.

6.3 LA NATURA DEL PIANO STRATEGICO: UN PROCEDIMENTO PARTECIPATIVO CHE GENERA CORRESPONSABILITÀ ISTITUZIONALE

Lo Statuto della Città metropolitana di Bologna, in coerenza con la Legge 56/2014, definisce il Piano strategico **“atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei Comuni e delle Unioni di Comuni** compresi nel territorio dell'area metropolitana, anche, e con particolare riferimento, all'esercizio di funzioni delegate o attribuite dalla Regione”. Nel Piano Strategico si definiscono gli obiettivi generali, settoriali e trasversali di sviluppo nel medio e lungo termine per l'area metropolitana, individuando le priorità di intervento, le risorse necessarie al loro perseguimento e il metodo di attuazione.

Il Piano Strategico si può quindi definire un **atto di “alta amministrazione”**²¹ che recepisce e traduce gli indirizzi politici generali in una visione organica di sviluppo territoriale e costruisce il quadro di riferimento entro cui collocare la successiva attività programmatica e amministrativa non solo dell'Ente che lo approva ma anche dei Comuni e Unioni dei Comuni.

La previsione contenuta nella legge n. 56/2014 relativa all'adozione e all'aggiornamento annuale di un “piano strategico triennale” non deve essere interpretata come un limite sostanziale alla durata della strategia metropolitana. È invece volta a garantire una verifica costante dell'attuazione del Piano e il progressivo adeguamento delle sue azioni all'evoluzione del contesto territoriale, sociale, economico e istituzionale. La pianificazione strategica, soprattutto con riferimento ai processi di trasformazione territoriale, infrastrutturale e istituzionale, richiede infatti una prospettiva di lungo periodo. In quest'ottica, **il PSM assume il 2034 e il 2050 come orizzonti strategici** per gli obiettivi e le traiettorie di sviluppo di medio e lungo periodo, senza modificare la natura triennale del Piano prevista dalla legge. La prospettiva al 2050 si pone quindi in continuità con la programmazione triennale e con l'orizzonte intermedio del 2034, senza sostituirsi ad essi né modificarne la funzione. Il carattere triennale individua il ciclo formale di programmazione e revisione previsto dalla legge; l'aggiornamento annuale è lo strumento per assicurare che la progressiva ridefinizione delle priorità attuative rimanga coerente con gli obiettivi strategici di lungo periodo.

Il PSM è quindi lo **strumento di indirizzo della programmazione della Città metropolitana** (DUP/NADUP) e della pianificazione (Piano Territoriale Metropolitano, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e gli altri piani settoriali). È anche il quadro di riferimento per i principali strumenti di programmazione e

²¹ vedasi fonte: Daniele Donati *“Città strategiche. L'amministrazione dell'area metropolitana”*, FrancoAngeli 2023

pianificazione dei Comuni e delle Unioni dei Comuni con particolare attenzione ad azioni e progetti strategici di valenza metropolitana.

All'interno di questo sistema di "governance multilivello", la sfida è quella di garantire la coerenza fra gli indirizzi strategici del PSM e gli atti di pianificazione e programmazione degli Enti.

Sebbene la legge n. 56/2014 e l'art. 12, comma 1, dello Statuto attribuiscono al Consiglio metropolitano la competenza ad approvare e aggiornare il Piano Strategico Metropolitano (PSM) triennale previo parere non vincolante della Conferenza metropolitana, il PSM si configura come l'esito di un articolato percorso di condivisione.

Il PSM esprime un quadro di scelte strategiche condivise dai Comuni, dalle Unioni di Comuni e da tutti gli altri soggetti coinvolti nel processo di redazione del Piano. Il percorso è iniziato con la definizione del Manifesto ed è proseguito attraverso le fasi di ascolto, confronto e partecipazione sui contenuti e sulle scelte del Piano, come emerge dalla roadmap del percorso di elaborazione del Piano Strategico Metropolitano²². Il PSM assume quindi la natura di **atto di indirizzo condiviso**, frutto di un processo di cooperazione istituzionale che genera una responsabilità politica e istituzionale diffusa tra tutti gli enti, le istituzioni e i soggetti che hanno contribuito alla sua elaborazione.

In virtù della natura condivisa del Piano e del percorso di collaborazione che lo ha generato, la coerenza delle pianificazioni, delle programmazioni e, più in generale, delle progettualità e delle azioni dei Comuni e delle Unioni di Comuni con le scelte strategiche del PSM può costituire un **criterio di priorità** per la Città metropolitana nell'individuazione di proposte e progettualità.

Per garantire un indirizzo unitario e coerente tra la visione strategica, gli obiettivi e le azioni del PSM, si propone di individuare il tavolo del "Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo sostenibile", eventualmente allargato a ulteriori attori, quale **sede stabile di concertazione e strumento di attuazione e coordinamento del Piano**, anche in relazione all'aggiornamento triennale dello stesso. Il tavolo sarà inoltre il luogo di raccordo con gli indirizzi del Patto regionale per il Lavoro, il Clima e l'Economia Sociale, traducendo gli obiettivi comuni in azioni sul territorio e portando nel confronto regionale le esigenze e le proposte locali.

Si propone, inoltre, di favorire l'attuazione degli indirizzi strategici e delle politiche delineate dal PSM anche attraverso la stipula di accordi, convenzioni e altri strumenti di collaborazione istituzionale tra la Città metropolitana e gli altri soggetti pubblici e privati coinvolti, nel rispetto delle rispettive competenze.

²² vedasi il cap. "02. IL PERCORSO" del PSM

Il PSM è un **processo continuo e dinamico**, che richiede un confronto costante e una collaborazione strutturata con gli attori istituzionali, economici e sociali del territorio. Il processo non si esaurisce con l'approvazione del Piano, ma prosegue nella sua attuazione. Le scelte strategiche, orientate per loro natura al medio e al lungo periodo, possono infatti evolversi anche in relazione ai possibili cambiamenti del contesto istituzionale, politico, economico, sociale e ambientale. In tale prospettiva, il monitoraggio e l'aggiornamento sono componenti essenziali del ciclo della pianificazione strategica. Dovranno essere sviluppati attraverso modalità di confronto e partecipazione che assicurino il coinvolgimento dei soggetti che hanno contribuito alla definizione delle scelte di Piano, in coerenza con il principio di corresponsabilità istituzionale che ne ha caratterizzato il percorso di elaborazione.

Il Piano Strategico Metropolitano costituisce il quadro di riferimento strategico di medio-lungo periodo per la programmazione della Città metropolitana. I suoi indirizzi trovano quindi progressiva declinazione nel ciclo di programmazione dell'Ente attraverso il Documento Unico di Programmazione (DUP) e la relativa Nota di aggiornamento (NADUP), che raccordano la visione strategica con le priorità del mandato, le condizioni di contesto, le risorse disponibili e gli equilibri economico-finanziari. La pianificazione strategica, la programmazione dell'Ente, la misurazione e la rendicontazione sono integrate in un **ciclo unitario**, secondo il modello definito dal Sistema di misurazione e valutazione della performance (SMVP) della Città metropolitana. Tale integrazione consente di collegare gli indirizzi e le scelte del PSM con l'azione dell'Amministrazione e con la misurazione del Valore Pubblico.

Gli esiti della misurazione e della rendicontazione, insieme all'analisi dell'evoluzione del contesto territoriale, alimentano a loro volta la programmazione e concorrono alla verifica e all'aggiornamento delle strategie del PSM. Il monitoraggio del PSM considera pertanto, in modo integrato, l'attuazione delle strategie e l'evoluzione del territorio rispetto alle scelte del Piano, valorizzando anche il patrimonio informativo e l'esperienza maturata nell'ambito dell'Agenda metropolitana per lo sviluppo sostenibile.

ALLEGATI

Al seguente percorso è possibile accedere agli allegati, suddivisi per capitolo:

[LINK](#).

STRUTTURA ORGANIZZATIVA PER L'ELABORAZIONE DEL DOCUMENTO PRELIMINARE DEL PSM

INDIRIZZO POLITICO E ISTITUZIONALE

Sindaco Metropolitano e del Comune di Bologna: Matteo Lepore

Capo di Gabinetto della Città metropolitana di Bologna: Stefano Mazzetti

Capo di Gabinetto del Comune di Bologna: Sergio Lo Giudice

Segretaria Generale: Maria Riva

Direttore Generale della Città metropolitana e del Comune di Bologna: Valerio Montalto

COORDINAMENTO E REDAZIONE DEL PIANO

Coordinatrici del Piano Strategico Metropolitano: Giovanna Trombetti, *Dirigente Area Sviluppo Economico e Sociale*; Lucia Ferroni, *Responsabile Servizio Pianificazione Strategica Metropolitana*

Servizio Pianificazione Strategica Metropolitana

Sarah Barratta, Chiara Mazzanti, Rosa Partini, Elena Soverini

Referenti politici per ambito tematico

Sara Accorsi, Daniele Ara, Emanuele Bassi, Anna Lisa Boni, Emily Marion Clancy, Paolo Crescimbeni, Valentina Cuppi, Davide Dall'Omo, Rosa Grimaldi, Simona Larghetti, Raffaele Laudani, Matilde Madrid, Matteo Montanari, Marco Panieri, Marilena Pillati, Giulia Sarti.

Referenti tecnici per ambito tematico

Carmelina Agriesti, Anna Barbieri, Ilaria Bellelli, Laura Bonfiglioli, Mariagrazia Bonzagni, Veronica Ceruti, Catia Chiusaroli, Francesco Evangelisti, Giovanni Ginocchini, Marco Guerzoni, Sara Maldina, Lucia Molica-Franco, Francesca Monari, Fabrizia Paltrinieri, Osvaldo Panaro, Mariagrazia Ricci, Roberto Righetti, Claudio Savoia, Andrea Scacchetti, Chris Tomesani,

Assistenza tecnica, supporto strategico e metodologico: SCS Azioninnova S.p.A.

Marco Lanzoni (*Responsabile del team*), Salvatore Caronna, Andrea Fusco, Maria Chiara Guardo, Roberto Zanoni.

Consulenza scientifica specialistica sui temi del riordino istituzionale: Prof.ssa Marzia De Donno

Comunicazione organizzazione eventi e progetto grafico: Davide Bergamini, Cristiano Zecchi, Grazietta Demaria, Matteo Caselli, Fondazione Bologna Welcome, Società Ispira

Il Documento Preliminare del nuovo Piano Strategico Metropolitano è stato elaborato attraverso un percorso di ascolto e confronto che ha coinvolto Comuni e Unioni di Comuni, Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, Università, sistema economico e produttivo, parti sociali, rappresentanze di categoria, amministrate e amministratori, tecniche e tecnici, sistema sanitario e socio-sanitario, Terzo settore, associazioni, istituzioni scolastiche e ulteriori soggetti della comunità metropolitana.

La realizzazione di questo percorso è stata resa possibile grazie al contributo, alla collaborazione e alla disponibilità di tutti i soggetti coinvolti, ai quali si rivolge un sentito ringraziamento:

- Alla **Regione Emilia-Romagna** per aver partecipato alla coprogettazione del Piano Strategico Metropolitano, individuando referenti tecnici per i diversi ambiti tematici e assicurando la propria presenza agli eventi territoriali di “PSM in tour”;
- All’**Alma Mater Studiorum – Università di Bologna** per aver individuato autorevoli docenti per i diversi ambiti tematici, mettendo a disposizione competenze scientifiche e disciplinari;
- La **Fondazione del Monte di Bologna e Ravenna** per il sostegno alle attività in relazione ai contributi tematici realizzati da **Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS)** e **Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC)** sui temi dell’Agenda sullo sviluppo sostenibile 2.0 e dei Cambiamenti Climatici.

Un ringraziamento è rivolto alle **Sindache e ai Sindaci**, alle **Presidenti e ai Presidenti** e alle **Direttrici e ai Direttori** delle **Unioni di Comuni**, alle **amministrate e agli amministratori locali**, che hanno partecipato attivamente a questa prima fase di lavoro e di confronto, decisiva per il buon proseguimento del percorso di elaborazione del Piano.

Si ringraziano inoltre i **sottoscrittori e le parti del Patto metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo Sostenibile**²³, le **società partecipate** e tutti gli **enti**, le **organizzazioni** e le **persone** che hanno

²³ **Elenco sottoscrittori Patto:** Enti locali (Unioni dei Comuni, Comune di Bologna, Nuovo Circondario imolese, Camera di Commercio), associazioni imprenditoriali (Ascom Bologna, Ascom Imola, CNA Bologna, CNA Imola, Confartigianato Bologna, Alleanza delle Cooperative Italiane Bologna, Alleanza delle Cooperative Italiane Imola, Confesercenti Bologna, Confesercenti Territorio Imolese, Confindustria Emilia Centro, CIA Imola, Coldiretti Bologna, Confagricoltura Bologna) organizzazioni sindacali (CGIL BOLOGNA, CGIL IMOLA, CISL Area Metropolitana Bolognese, UIL Emilia-Romagna e Bologna), l’Università di Bologna e mondo della ricerca (CNR), Forum Terzo Settore, fondazioni bancarie (Fondazioni bancarie Cassa di Risparmio di Bologna, Cassa di Risparmio di Imola), Diocesi (Arcidiocesi di Bologna, Diocesi di Imola), il sistema educativo, sociale e della sanità (Ufficio Scolastico Regionale-Ambito Territoriale Bologna, Azienda Ospedaliero - Universitaria di Bologna - IRCCS Policlinico di S.Orsola, Azienda USL di Bologna, Azienda USL di Imola, Istituto Ortopedico Rizzoli) e il sistema delle partecipate (Acer, Aeroporto G. Marconi di Bologna, Area Blu S.p.A, Autostazione di Bologna S.r.l., Bologna Fiere S.p.A, Caab S.p.A, GAL Appennino Bolognese, Gruppo HERA, Interporto di Bologna S.p.A, Lepida CUP-2000, SRM Società Reti e Mobilità S.r.l., TPER S.p.A)



psm

**BOLOGNA 2050
PIANO STRATEGICO
METROPOLITANO**