

**BOLOGNA AI RAGGIX****Il lavoro e la mobilità  
così si spostano i cittadini**

BOVINI A PAGINA VII



# Lavoro, il grande rebus della mobilità

**GIANLUIGI BOVINI**

SPOSTARSI ogni giorno per lavorare o studiare è un'esperienza che coinvolge più della metà della popolazione residente nella città metropolitana di Bologna. Secondo i dati del Censimento 2011 erano quasi 523.000 le persone interessate da questo fenomeno: oltre 375.500 si muovevano per raggiungere il luogo di lavoro e più di 147.000 per andare a studiare. Questi movimenti pendolari sono la componente decisiva del sistema della mobilità, che comprende anche gli spostamenti sistematici della popolazione non residente nell'area metropolitana, i movimenti occasionali di tutti gli individui e i flussi legati alla circolazione delle merci. I costi sociali ed economici sostenuti per assicurare queste esigenze di mobilità sono elevati: il modello territoriale di insediamento della popolazione e delle attività economiche eccessivamente disperso che si è affermato negli ultimi decenni ha generato effetti negativi. Analizziamo sulla base dei dati diffusi dal Comune gli spostamenti quotidiani per motivi di lavoro, che interessano più di un cittadino metropolitano su tre.

Ecco la mappa degli spostamenti sotto le Torri secondo i dati ricavati dal censimento del 2011: oltre mezzo milione di abitanti in movimento



Peso: 1-2%,7-72%



# 1

## GLI SPOSTAMENTI

### Tutti i giorni vanno in marcia 375mila persone

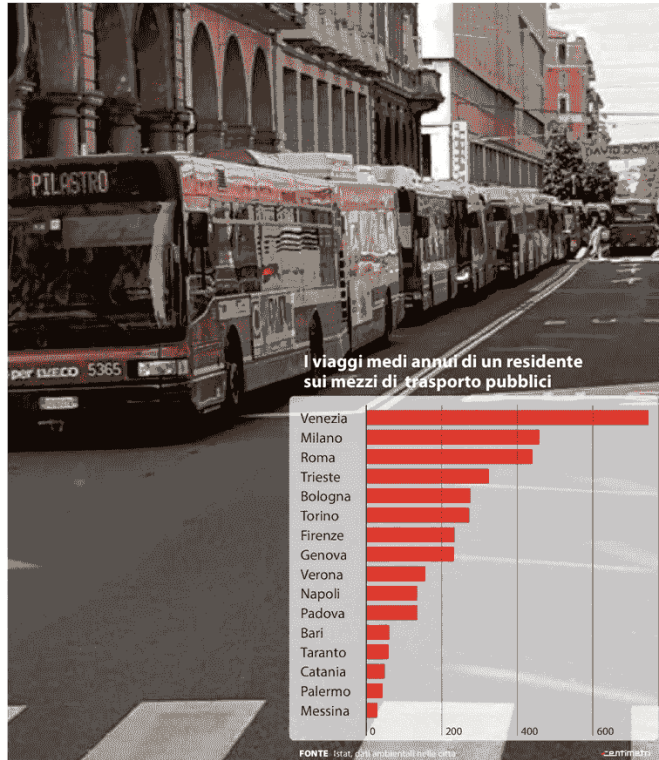
SECONDO i dati del Censimento 2011 erano 375.536 le persone che quotidianamente si spostavano dalla propria abitazione per raggiungere il luogo di lavoro: oltre 138.000 vivevano a Bologna e 237.500 negli altri comuni metropolitani. Quasi i due terzi dei lavoratori non risiedevano nel comune capoluogo e non disponevano quindi nel tratto iniziale del loro spostamento della rete del trasporto pubblico urbano. Interessanti anche i dati disaggregati secondo il genere: 195.000 pendolari per lavoro erano maschi e le lavoratrici raggiungevano le 180.600 unità (pari al 48% del totale). Questi dati confermano il primato bolognese nei tassi di occupazione femminili e accentuano la centralità del tema della conciliazione dei tempi di vita e lavoro. Per quasi tutte le famiglie bolognesi con persone occupate la durata e i costi degli spostamenti sono un elemento decisivo per la qualità della vita e l'equilibrio dei bilanci familiari.

# 2

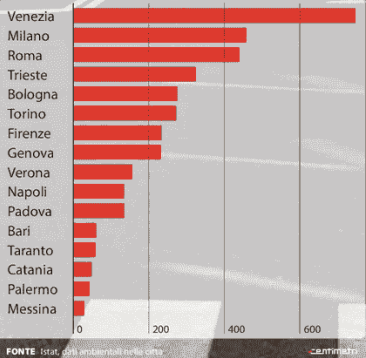
## LUOGHI

### Più della metà dei bolognesi resta in città

UN fattore rilevante per valutare l'intensità degli spostamenti è il luogo finale di destinazione. Secondo i dati censuari 190.106 persone (pari al 50,7% del totale) svolgevano la propria attività nel comune di dimora abituale e 167.369 (pari al 44,6%) si recavano a lavorare in un comune dell'area metropolitana diverso da quello di residenza. Le persone che ogni giorno dovevano raggiungere luoghi di lavoro collocati fuori dai confini metropolitani erano oltre 17.600 (4,7%). La percentuale di chi lavorava nel comune di residenza era quindi lievemente maggioritaria e sotto questo aspetto si registrava una notevole differenza fra chi abita a Bologna e chi vive negli altri comuni. Fra i residenti nel comune capoluogo la quota di chi lavorava in città saliva al 76%, mentre per gli altri cittadini metropolitani la percentuale di chi svolgeva l'attività nel proprio comune scendeva al 36%. Quasi i due terzi delle persone che vivevano fuori Bologna dovevano quindi spostarsi in un altro comune per andare al lavoro.



I viaggi medi annui di un residente sui mezzi di trasporto pubblici



# 3

## TEMPI

### Solo un quarto d'ora per arrivare fortunati 41 cittadini su cento

I dati censuari consentono anche di misurare quanto tempo impiegavano le lavoratrici e i lavoratori per raggiungere il luogo di attività. Per una quota importante dei pendolari i tempi dello spostamento erano contenuti entro i 15 minuti: si trovavano in questa situazione quasi 156.000 persone (pari al 41,5%). Rilevante anche la fascia di chi dichiarava una durata dello spostamento compresa fra 16 e 30 minuti:

134.663 individui (35,9%). Per oltre 84.500 persone lo spostamento aveva una durata superiore alla mezz'ora e diventava più impegnativo. Anche sotto questo profilo era migliore la condizione dei residenti a Bologna, che solo in un caso su cinque si spostavano per più di trenta minuti; per gli altri cittadini metropolitani la quota dei viaggi più lunghi saliva al 23,8%.

# 4

## MEZZI

### Vince la macchina per due pendolari ogni tre residenti

SULLA base dei dati censuari si evidenzia una netta prevalenza del ricorso all'auto privata: i pendolari che utilizzavano questo mezzo per andare al lavoro erano quasi 254.000 (239.490 come conducente e 14.457 come passeggero). Più di due persone su tre usavano l'automobile per raggiungere il lavoro. Inoltre 20.386 persone utilizzavano per spostarsi la moto. Ampia anche la platea di chi raggiungeva il luogo di lavoro a piedi (32.798 persone) e dei ciclisti (18.600). Il trasporto pubblico era utilizzato da quasi 48.100 individui (12,8% del totale): 38.520 salivano su un autobus urbano extraurbano e 9.565 utilizzavano il treno. Anche in questo caso la condizione di Bologna era migliore: per la maggiore densità e frequenza delle linee il 21,5% dei pendolari utilizzava mezzi pubblici (negli altri comuni metropolitani questa percentuale scendeva al 7,8%).

# 5

## LASCITA

### Le donne in bus sono il 16,6% i maschi solo il 9,3%

LA disponibilità dei dati censuari disaggregati per genere sui mezzi utilizzati per spostarsi evidenzia differenze fra i maschi e le femmine. Fra le donne era più alta la quota di chi utilizzava il trasporto pubblico (16,6% contro il 9,3% dei maschi) e la percentuale di chi si recava al lavoro a piedi o in bicicletta (15,2% contro il 12,3%). Questi divari sono dovuti non solo a preferenze individuali ma anche a diverse localizzazioni dei luoghi di lavoro e a differenti regimi orari. Dal 2011 a oggi gli sviluppi del sistema ferroviario metropolitano e la promozione della mobilità ciclabile e pedonale dovrebbero avere aumentato la quota di chi utilizza queste forme di spostamento per recarsi al lavoro. Per raggiungere risultati migliori bisogna però assicurare grande attenzione ai modelli di localizzazione delle residenze e delle attività economiche, contrastando le tendenze alla dispersione in luoghi non serviti dal trasporto pubblico.

