

Capitolo 6

I servizi pubblici e le opportunità*

* Alla realizzazione di questo capitolo hanno contribuito Priscilla Altilli (6.1); Alessandra Burgio (6.2); Alessandro Caramis (6.6); Andrea Carlini (INAPP) (6.3); Maria Caropreso (6.4); Luigi Costanzo (A6.1, A6.2); Emanuele Crispolti (INAPP) (6.3); Alessandra Federici (6.7); Rita Fornari (6.8); Silvana Garozzo (6.1); Valentina Joffre (A6.1, A6.2); Antonino Laganà (6.5); Giulia Milan (6.4); Alda Salomone (6.3); Laura Zannella (6.8).



DEFINIZIONI, INDICATORI, FONTI

Le definizioni e le classificazioni riguardanti i rifiuti sono contenute negli [artt. 183 e 184 del D.Lgs 152/2006](#).

I principali obiettivi europei sono: smaltimento in discarica non oltre il 10% entro il 2035; preparazione per il riutilizzo e il riciclaggio dei rifiuti urbani almeno al 50% per carta, metalli, plastica e vetro entro il 2020. Gli obiettivi per la preparazione per il riutilizzo e il riciclaggio dei rifiuti urbani da conseguirsi sono del 55% entro il 2025, il 60% nel 2030, il 65% nel 2035.

I dati sui rifiuti urbani sono di fonte Ispra e disponibili sul sito del [catasto rifiuti](#). Per approfondimenti consultare il [Rapporto rifiuti urbani 2019](#) Ispra, le diffusioni Istat [sulla raccolta differenziata](#) e, per le politiche, i dati sull'[ambiente urbano](#). Le informazioni sulla raccolta differenziata per frazione merceologica attuata negli uffici delle istituzioni pubbliche vengono rilevate dal [Censimento permanente delle istituzioni pubbliche](#) a livello di singola unità locale con cadenza biennale.

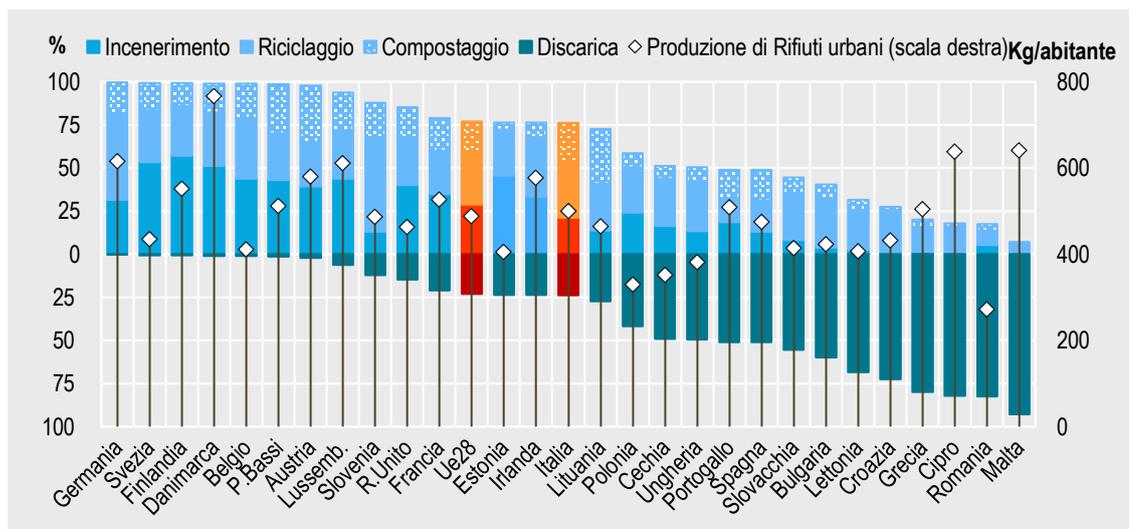
La raccolta e il trattamento dei rifiuti urbani

Le attuali politiche di gestione del ciclo dei rifiuti, seguendo la direttiva europea 2008/98/EC, mirano a ridurre la produzione di rifiuti e il loro impatto ambientale, trasformandoli da costo a risorsa economica. La gerarchia delle priorità va dalla prevenzione, alla preparazione per il riutilizzo, al riciclaggio, al recupero di altro tipo (ad esempio di energia) fino allo smaltimento.

Nella gestione dei rifiuti urbani prodotti, a livello Europeo (Ue28), nel 2018, quasi i tre quarti dei rifiuti vengono trattati attraverso forme di recupero o l'incenerimento e solo il 23% finisce in discarica. Il 48,2% dei rifiuti urbani dell'Unione viene recuperato attraverso il riciclaggio o il compostaggio, il 28,8% viene sottoposto all'incenerimento, anche sotto forma di recupero energetico. L'Italia si colloca sopra la media europea, insieme alla Germania, per riciclaggio e compostaggio (55,1%, di cui 31,8% riciclaggio). Inoltre, il 21,1% dei rifiuti urbani viene destinato all'incenerimento, finalizzato al recupero energetico per il 97%, il restante 26% è smaltito in discarica. La produzione europea è di 250 milioni di tonnellate di rifiuti urbani, 488 kg per abitante. L'Italia si attesta poco al di sopra della media europea, con 499 kg per abitante, al tredicesimo posto nella graduatoria decrescente dei paesi Ue. Il quantitativo più basso in termini pro capite viene prodotto in Romania (272 kg per abitante), mentre il paese con maggiore produzione di rifiuti urbani pro capite è la Danimarca (766 kg per abitante).

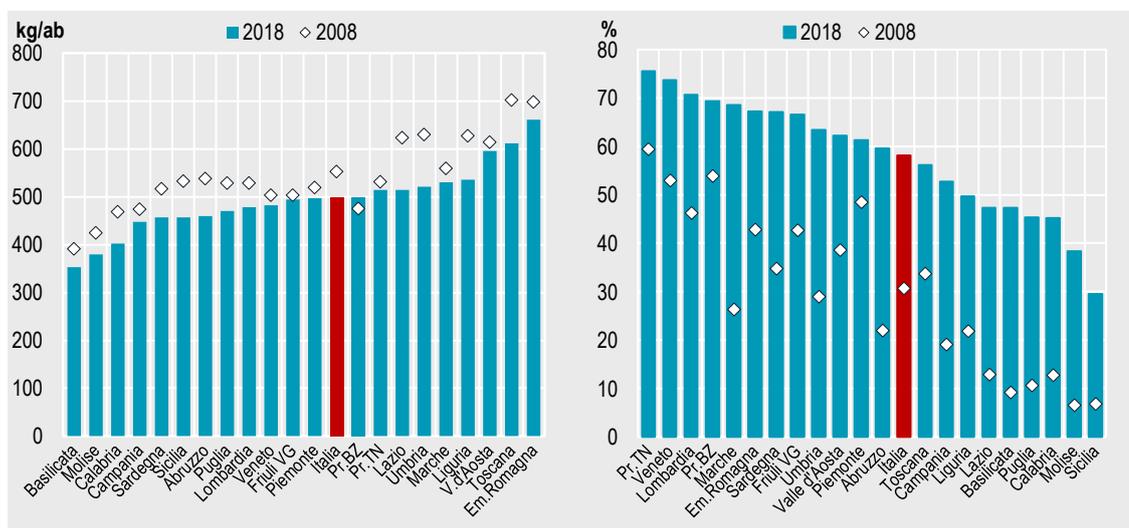
Nel 2018, in Italia si producono 30,2 mln di tonnellate di rifiuti urbani, il 7,1% in meno rispetto al 2008. Nell'arco del decennio 2008-2018 la produzione è diminuita in quasi tutte le regioni (v. [5.3](#)). La percentuale di raccolta differenziata sul totale dei rifiuti urbani nel 2018 raggiunge il 58,1%, 27,5 punti percentuali in più rispetto al 2008, confermando il rapido miglioramento delle performance delle amministrazioni nella gestione dei rifiuti (v. [1.3](#)). La quota di differenziata varia da oltre il 70% in Veneto, Lombardia e nella provincia di Trento al 38% o meno in Molise e Sicilia. I maggiori progressi si sono registrati nelle Marche, in Abruzzo e in alcune regioni del Sud, recuperando una parte del ritardo con il resto del Paese.

Le buone pratiche delle amministrazioni sono testimoniate anche dalla raccolta differenziata svolta all'interno delle unità locali delle istituzioni pubbliche italiane, dove quasi due terzi (62,2%) dei luoghi di lavoro delle 12.874 istituzioni pubbliche (escluse le scuole statali), censite in Italia nel 2015, ha attivato un sistema di raccolta differenziata contemporaneamente per le tipologie di rifiuto maggiormente prodotte (carta, plastica e toner). Nel 2017 questa percentuale è in aumento (66,2%), testimoniando l'impegno nella gestione ecosostenibile dei luoghi di lavoro pubblici delle istituzioni italiane. I progressi maggiori si segnalano in Emilia-Romagna e, tra le regioni del Mezzogiorno con minor quota di raccolta differenziata, in Sicilia e Calabria. Confrontando questo dato con quello della raccolta differenziata dei rifiuti urbani, notiamo che nel 2017 le regioni che si collocano al di sopra della media nazionale sono sostanzialmente le medesime per entrambi gli indicatori. Fanno eccezione: le Marche e l'Abruzzo, più virtuose nella raccolta differenziata dei rifiuti urbani e meno in quella degli uffici pubblici; la Campania, il Lazio e la Puglia, che, invece, manifestano un comportamento inverso.



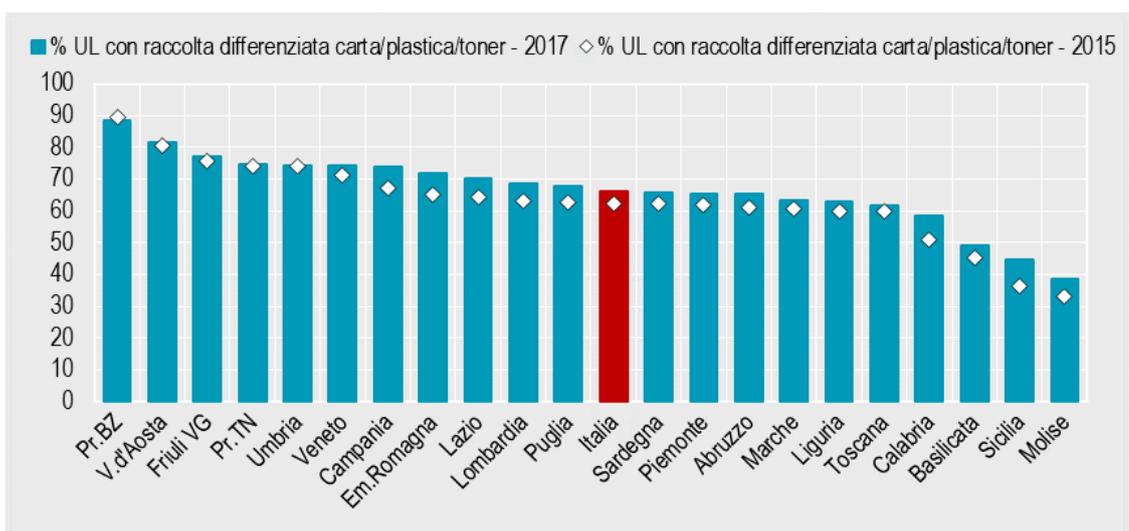
Fonte: Eurostat, [Municipal waste by waste management operations](#)

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.1.1](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.1.1)



Fonte: elaborazione su dati Ipsra, [Produzione e raccolta differenziata dei rifiuti urbani](#)

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.1.2](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.1.2)



Fonte: Istat, Censimento permanente delle Istituzioni Pubbliche

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.1.3](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.1.3)



DEFINIZIONI, INDICATORI, FONTI

Il fenomeno è analizzato considerando la capacità di una regione di attrarre pazienti che risiedono in altre regioni - **mobilità attiva** (dimissioni ospedaliere di pazienti non residenti in percentuale delle dimissioni nella regione) e i pazienti residenti in una regione che si ricoverano in altre regioni - **mobilità passiva** (dimissioni ospedaliere effettuate in altre regioni da pazienti residenti in percentuale delle dimissioni dei residenti nella regione).

Indice di attrazione: rapporto tra mobilità attiva e passiva (o immigrazione/emigrazione).

Ricoveri per acuti: tutti i ricoveri esclusi quelli nei reparti di "unità spinale", "recupero e riabilitazione funzionale", "neuro-riabilitazione", "lungodegenti" e "residuale manicomiale".

Fonte: Ministero della Salute, [Schede di dimissione ospedaliera](#)

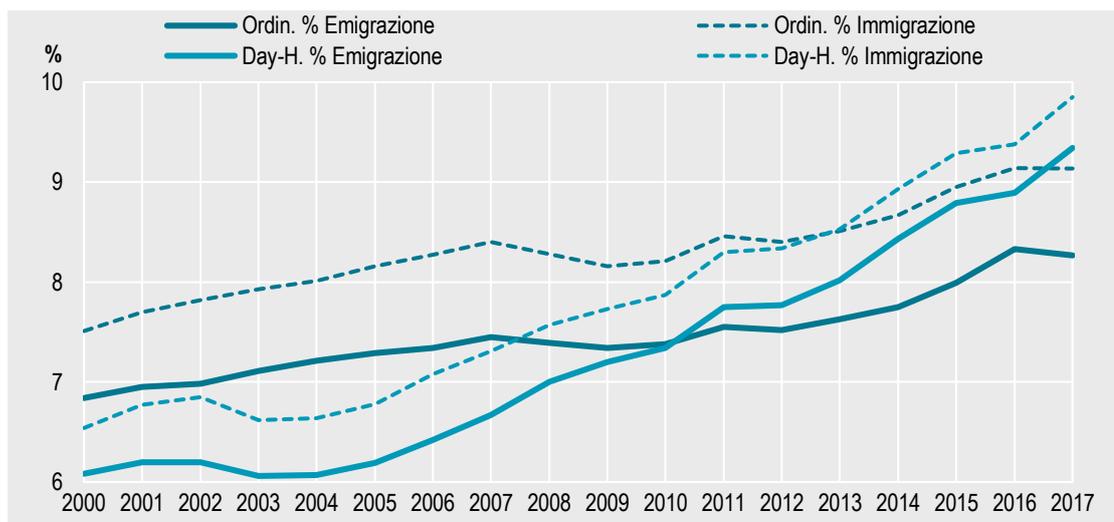
[Ricoveri ospedalieri](#)

La mobilità ospedaliera interregionale ha una forte rilevanza tanto per la programmazione sanitaria (rappresenta un extra-costi per le regioni cedenti e una fonte di sovraffollamento per quelle riceventi) quanto dal punto di vista del paziente, che può scegliere dove farsi curare ma anche essere obbligato alla mobilità per la mancanza di un'assistenza ospedaliera adeguata di prossimità. I motivi alla base della mobilità ospedaliera non sono legati esclusivamente alla qualità dell'assistenza, ma possono dipendere anche dalla presenza temporanea in un'altra regione, dalle caratteristiche del territorio, dalla ridotta dimensione regionale, dalla vicinanza al confine o dalla necessità di cure in strutture di elevata specializzazione.

Le dimissioni ospedaliere per acuti nel periodo 2000-2017 sono diminuite di circa il 32%, da 12,0 a 8,0 milioni. La quota di ricoveri per acuti in regime di day hospital è rimasta stabile a circa il 22% del totale. La mobilità interregionale è contestualmente diminuita del 22,4% (da 869 a circa 675 mila dimissioni in regioni diverse da quella di residenza). In termini relativi, però, risulta in aumento dal 6,8% all'8,3% per il regime ordinario e dal 6,1% al 9,3% per il day hospital. Analogo andamento per le percentuali di immigrazione (quota di ricoveri di pazienti non residenti), leggermente più elevate per l'inclusione dei pazienti residenti all'estero.

Tutte le regioni meridionali, con la sola eccezione del Molise, presentano nel 2017 un indice di attrazione minore di uno, ovvero una mobilità passiva maggiore di quella attiva (v.7.7). Il divario è particolarmente ampio per la Calabria, dove un ricovero su cinque avviene fuori regione, e nel caso del day hospital anche per la Puglia. Hanno invece indici di attrazione decisamente superiori all'unità la Lombardia (quasi 12 ricoveri ordinari e 17 in day hospital ogni 100 sono di persone non residenti), Emilia-Romagna (rispettivamente 15 ordinari e 14 in day hospital) e Toscana (12 ordinari e 13 in day hospital), oltre il Veneto per il solo regime ordinario (9) e Lazio (13) e Friuli-Venezia Giulia (17) per il day hospital.

In regime ordinario, l'aumento della mobilità attiva e passiva osservate a livello nazionale (da 8,4% a 9,1% la prima, da 7,4% a 8,3% la seconda) si conferma per la maggioranza delle regioni. Le regioni insulari (e in particolare la Sardegna) presentano flussi relativamente modesti sia in entrata sia in uscita, mentre le piccole regioni presentano i flussi più elevati in entrambe le direzioni. Tra le regioni di emigrazione netta del Mezzogiorno, si osserva un marcato peggioramento dello squilibrio per la Calabria e un miglioramento per Puglia e Basilicata. Tra le regioni di immigrazione netta, l'aumento della mobilità passiva ha quasi annullato il surplus del Lazio, mentre si è rafforzato in Lombardia e dell'Emilia-Romagna.

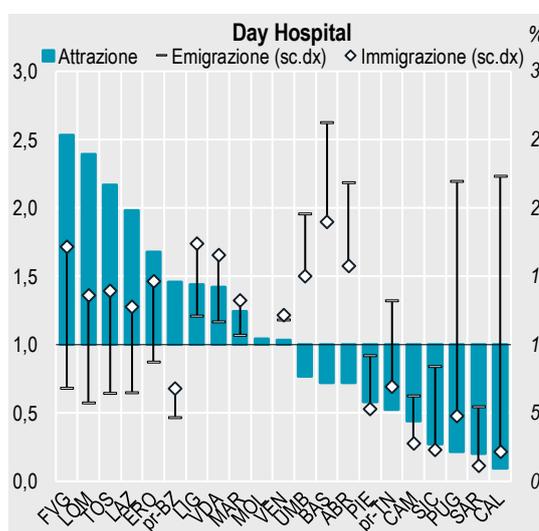
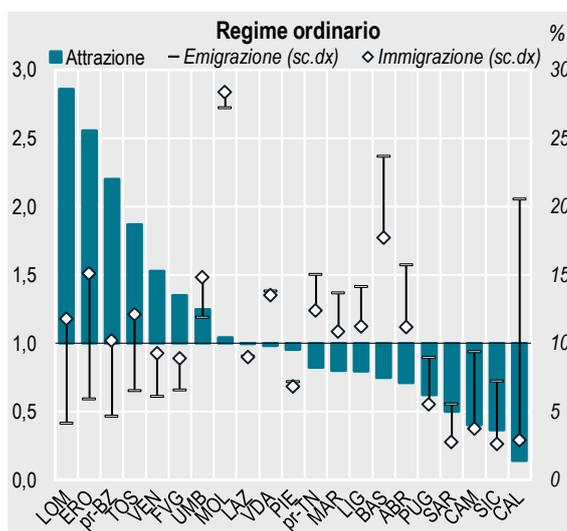


MOBILITÀ OSPEDALIERA INTERREGIONALE PER ACUTI PER REGIME DI RICOVERO

ANNI 2000-2017
(INCIDENZA % SUL TOTALE DELLE DIMISSIONI)

Fonte: elaborazioni Istat su dati del Ministero della Salute, Schede di dimissione ospedaliera

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.2.1](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.2.1)

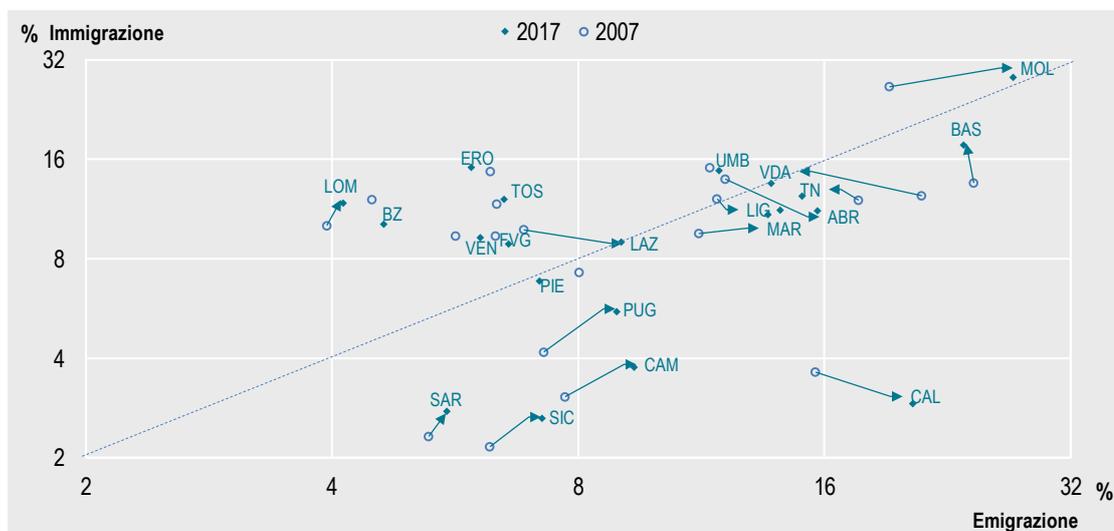


MOBILITÀ OSPEDALIERA INTERREGIONALE PER ACUTI PER REGIME DI RICOVERO E REGIONE

ANNO 2017
(INDICE DI ATTRAZIONE E INCIDENZA % SUL TOTALE DELLE DIMISSIONI)

Fonte: elaborazioni Istat su dati del Ministero della Salute, Schede di dimissione ospedaliera

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.2.3](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.2.3)



MOBILITÀ OSPEDALIERA INTERREGIONALE IN REGIME ORDINARIO PER ACUTI PER REGIONE

ANNI 2007, 2017
(INCIDENZA % SUL TOTALE DELLE DIMISSIONI)

Fonte: elaborazioni Istat su dati del Ministero della Salute, Schede di dimissione ospedaliera

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.2.2](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.2.2)

**DEFINIZIONI,
INDICATORI, FONTI**

La leFP comprende corsi triennali di qualifica e di un quarto anno per l'acquisizione di un diploma professionale (terzo e quarto livello dello *European Qualification Framework* - EQF). I titoli, con valore nazionale, possono prevedere standard aggiuntivi rispetto alle necessità locali. I percorsi sono erogati, secondo le scelte delle Regioni, dai Centri formativi accreditati e/o dagli Istituti Professionali (IP). Gli IP operano in regime di sussidiarietà integrativa (i corsi quinquennali possono prevedere, al III anno, il rilascio della qualifica professionale di leFP) o complementare (percorsi secondo gli standard formativi e la regolamentazione regionale degli leFP). Nel sistema si colloca anche l'apprendistato con cui i giovani, a partire dai 15 anni di età, possono assolvere l'obbligo di istruzione/formazione.

Il Repertorio delle figure sarà adottato a partire dell'anno formativo 2020-21.

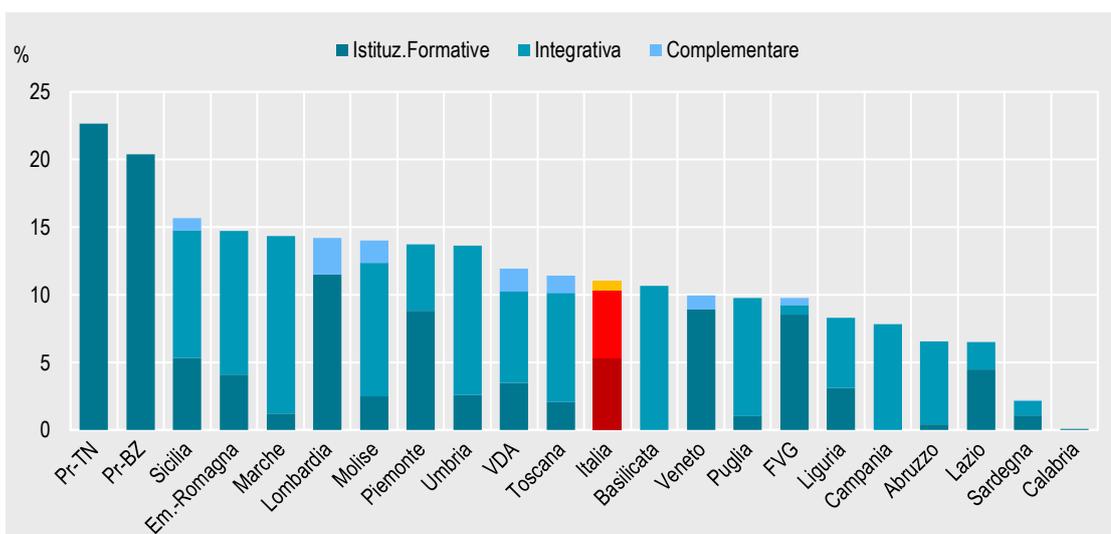
L'offerta di formazione professionalizzante presente nel nostro Paese è costituita da filiere formative di competenza delle Amministrazioni regionali ma iscritte all'interno di una cornice regolamentare nazionale che ne definisce durata, standard, titolo in esito, ore di alternanza, modalità di certificazione, accreditamento delle strutture formative. Questa comprende i sistemi dell'Istruzione e Formazione Professionale (leFP), dell'Istruzione e Formazione Tecnica Superiore (IFTTS) e degli Istituti Tecnici Superiori (ITS).

La partecipazione alla leFP, dal 2011 canale ordinamentale per l'assolvimento degli obblighi di frequenza al sistema educativo nazionale per i minori di 18 anni, tra il 2011/12 e il 2016/17 è cresciuta di oltre il 50%, da meno di 200 a più di 300mila iscritti, suddivisi in 297.633 nel triennio e 18.076 nel quarto anno. Gli iscritti ai corsi IFTTS nell'anno 2017 sono 2.658, con una evidente preponderanza di specializzazioni tecniche e sono concentrati in Lombardia (1.212) ed Emilia-Romagna (861), stante la loro vocazione industriale (sulla partecipazione scolastica (v.4.8;) e l'istruzione superiore (v.4.9).

Per quanto riguarda la leFP, i livelli più elevati di partecipazione si osservano nelle le province di Trento e Bolzano. In queste aree, come in Lombardia, Piemonte, Veneto e Friuli Venezia-Giulia esiste una maggiore tradizione del sistema e una prevalenza dei percorsi realizzati dai Centri Accreditati. Seguono come diffusione la Sicilia e l'Emilia-Romagna, con circa il 15% di iscritti in rapporto alla popolazione tra 14 e 18 anni. I livelli di partecipazione più bassi si osservano invece in Sardegna e Calabria.

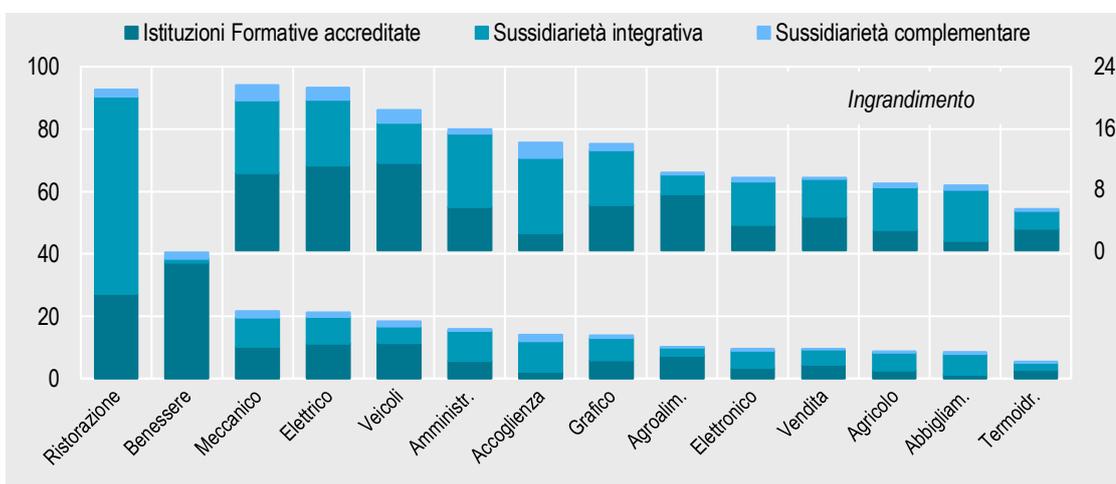
Nell'ambito del sistema leFP, le preferenze espresse nella scelta delle figure professionali ha evidenziato, nell'anno. 2016-17, l'assoluta prevalenza del settore della ristorazione: ai quasi 93 mila iscritti ai corsi triennali per operatore della ristorazione hanno corrisposto gli iscritti al quarto anno ai corsi per tecnico di cucina (2.857 iscritti) e a quelli per tecnico dei servizi di sala e bar (956). La qualifica della ristorazione è, in particolare, risultata di gran lunga la più scelta nella sussidiarietà integrativa, con 63 mila iscritti. Sul fronte delle Istituzioni Formative accreditate prevale invece la figura dell'operatore del benessere, con oltre 37 mila iscritti, alla quale corrispondono i diplomi di tecnico dei trattamenti estetici (1.914 iscritti) e tecnico dell'acconciatura (1.793).

I qualificati (come operatore) nella filiera leFP per l'annualità 2016-17 sono quasi 72mila, pressoché equidistribuiti tra le istituzioni formative e quelle sussidiarie, mentre la formazione complementare ha un ruolo residuale (5,2% del totale dei qualificati). I diplomati (come tecnico) sono stati 13.351, 82,3% dei quali presso le Istituzioni formative ed il restante 17,7% in sussidiarietà complementare. Per gli IFTTS, nell'anno 2017, si registrano 2.180 allievi specializzati sui 2.658 iscritti, con un tasso di successo formativo relativamente molto elevato.



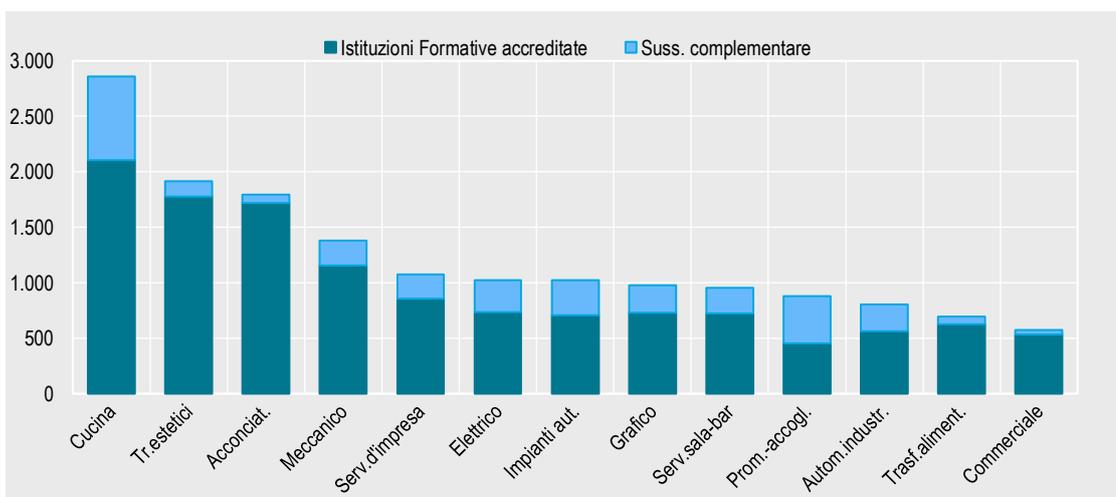
Fonte: Inapp e MLPS su dati regionali e provinciali

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.3.1](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.3.1)



Fonte: Inapp e MLPS su dati regionali e provinciali

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.3.2](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.3.2)



Fonte: Inapp e MLPS su dati regionali e provinciali

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.3.3](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.3.3)

**DEFINIZIONI,
INDICATORI, FONTI**

Con la rilevazione sugli [“Interventi e servizi sociali dei Comuni singoli o associati”](#) si raccolgono dati a cadenza annuale sull’offerta di servizi sociali da parte dei comuni.

Dal 2012 è stata introdotta la rilevazione su [“Asili nido e servizi integrativi per la prima infanzia”](#), che integra e approfondisce le informazioni prodotte in questo settore, con riferimento ai servizi educativi per bambini da 0 a 36 mesi.

In conformità con la classificazione europea della protezione sociale (ESSPROS), vengono inclusi nell’area “disabili” gli interventi e servizi a cui accedono utenti con problemi di disabilità fisica, psichica o sensoriale fino all’età di 64 anni, mentre le prestazioni rivolte agli anziani non autosufficienti rientrano nell’area “anziani”.

I livelli essenziali delle prestazioni sociali sono stati previsti dalla Legge quadro 328/2000.

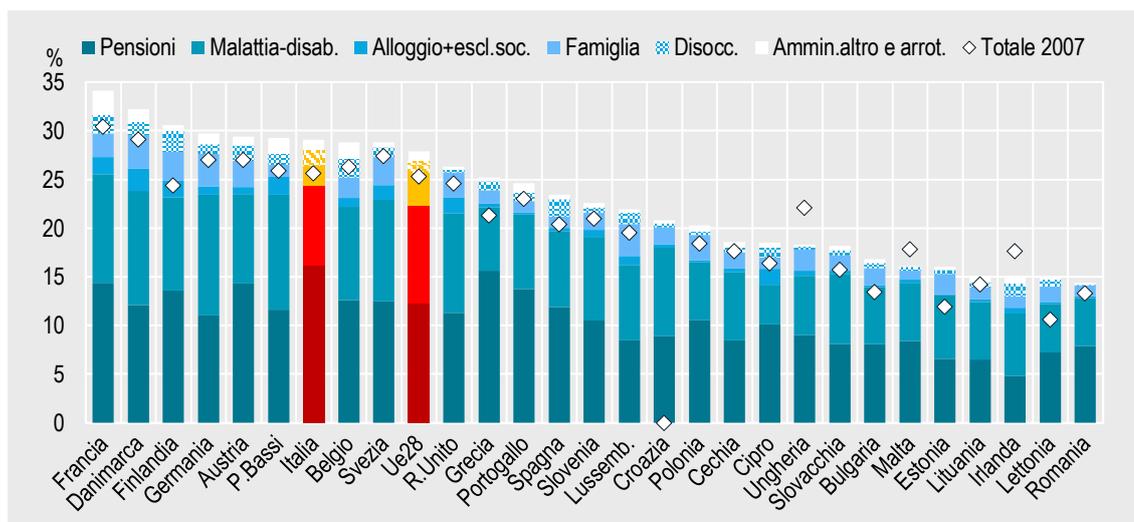
Per i dati europei e i relativi metadati si rinvia a Eurostat – [Expenditure on social protection](#) -

L’Italia nel 2017 ha destinato il 29,1% del Pil alla protezione sociale, ovvero all’insieme delle prestazioni previdenziali, sanitarie e assistenziali, contro il 27,9% dell’Ue28. A questo impegno economico relativamente elevato, tuttavia, corrisponde una composizione della spesa fortemente sbilanciata a favore della componente pensionistica, mentre la spesa per i servizi sociali è comparativamente modesta. Nel nostro paese, la gestione dei servizi sociali è in capo a Comuni e associazioni di Comuni, che contribuiscono col 61,8% al loro finanziamento (contro il 16,4% dello Stato), mentre le funzioni di programmazione competono alle Regioni, con assetti normativi propri. Resta tuttora in evasa la definizione, a livello nazionale, dei livelli essenziali delle prestazioni sociali. L’offerta di servizi è quindi correlata principalmente alla ricchezza prodotta sui territori (v.5.3) piuttosto che ai bisogni, con conseguenti limitazioni delle potenzialità perequative del comparto assistenziale.

In termini aggregati, la spesa sociale dei comuni tra il 2003 e il 2009, misurata a prezzi correnti, è cresciuta a un tasso medio annuo del 6%. Negli anni successivi si è avuto un leggero calo, per le misure di contenimento della spesa pubblica. Nel 2016 la spesa corrente dei Comuni per i servizi sociali è stata di circa 7 miliardi di euro, poco inferiore rispetto al 2009 e pari allo 0,4% del Pil nazionale. Permane una distanza considerevole tra i Comuni del Sud, con una media di spesa pro capite di 54 euro l’anno nel 2016, e quelli del Nord-est, con una spesa di 170 euro. La Sardegna ha una spesa pro capite paragonabile alle regioni del Nord più virtuose (235 euro). Al primo posto tra le aree di utenza o tipologie di bisogni degli interventi socio-assistenziali dei Comuni vi sono le famiglie con figli, con il 38,6% della spesa, seguiti dai disabili (25,5%), dagli anziani (17,6%), povertà e disagio adulti (7,6%).

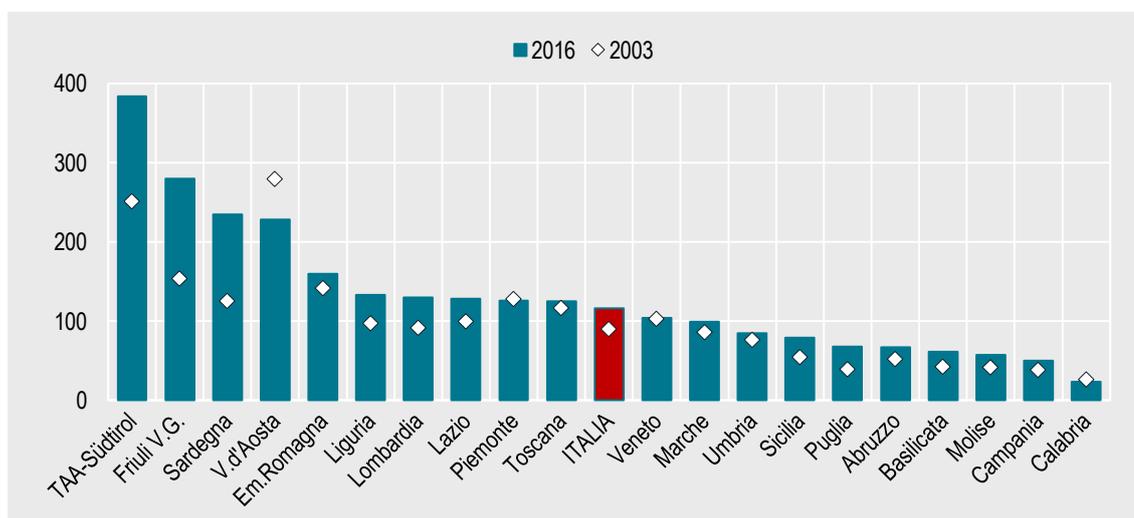
Le differenze territoriali di spesa e opportunità di accesso ai servizi sono molto ampie per tutte le tipologie di beneficiari: una persona disabile, ad esempio, riceve servizi e interventi per un valore medio di oltre 15mila euro l’anno nella provincia di Bolzano e di 381 euro in Calabria. Solo il 50% dei comuni del Mezzogiorno offre il sostegno socio-educativo scolastico ai bambini e ragazzi disabili nelle scuole, contro il 78,4 al Nord-est. Nell’ambito dei servizi rivolti ai minori e alle famiglie con figli, il 44% della spesa è destinata agli asili nido e ad altri servizi educativi per la prima infanzia: le strutture finanziate dai comuni accolgono circa il 13% dei bambini fra zero e 2 anni compiuti (fino a 35 mesi), con la quota più alta al Centro (18,6%) e la più bassa al Sud (4,9%). La spesa va da 116 euro l’anno per bambino in Calabria (dove gli utenti sono il 2,2% dei bambini) a oltre 2.200 nella provincia di Trento, dove gli utenti sono il 26,4%.

Vi sono divergenze molto ampie anche all’interno delle regioni e delle stesse province, soprattutto fra i comuni capoluoghi e i comuni limitrofi. Pure se con forti differenze territoriali, nell’insieme dei comuni capoluogo la spesa media per i servizi socio-educativi è di 1.663 euro l’anno per bambino residente, mentre negli altri comuni la media è di 455 euro. Alcune regioni si distinguono per avere una spesa pro capite elevata e piuttosto uniforme: la Valle D’Aosta, il Trentino-Alto Adige, l’Emilia Romagna, la Toscana e l’Umbria, dove i comuni dell’hinterland non si differenziano drasticamente dai capoluoghi.



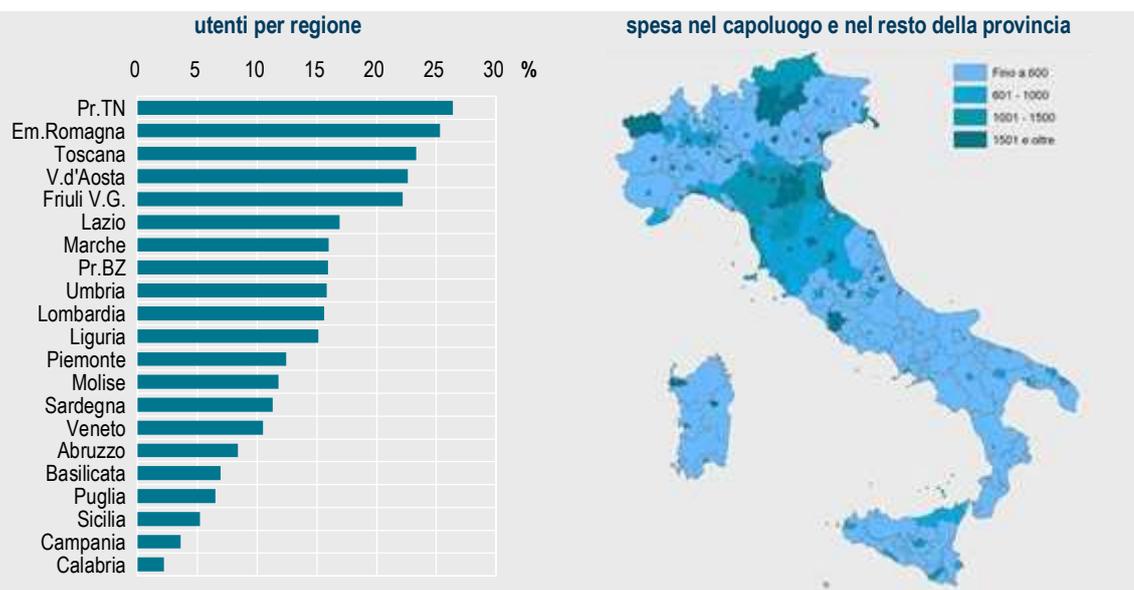
Fonte: Eurostat, Social Protection Expenditure

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.4.1](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.4.1)



Fonte: Istat, Indagine su interventi e servizi sociali dei comuni singoli e associati

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.4.2](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.4.2)



Fonte: Istat, Indagine su asili nido e servizi integrativi per la prima infanzia

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.4.3](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.4.3)

Le aree verdi

La presenza di aree verdi in ambito urbano e la loro consistenza e fruibilità hanno ricadute dirette sulla qualità della vita dei cittadini, rendendo le città più belle e vivibili e contribuendo alla riduzione dei maggiori inquinanti dell'aria.

Tra le capitali internazionali considerate dal *World cities culture forum*, Oslo è la città con la quota più elevata di superficie destinata a parchi pubblici (68%). Seguono Vienna, Stoccolma e Roma (39%), che ha una disponibilità di parchi pubblici nettamente superiore rispetto a New York (27%) o Parigi (meno del 10%). Istanbul, sesta al mondo per popolazione, tra quelle incluse nell'analisi è la città con minori spazi verdi (2,2%).

Nei comuni capoluogo di provincia, dove vive il 30% della popolazione italiana (oltre 18 milioni di abitanti), il verde urbano rappresenta in media il 3,0 per cento del territorio (590 km²), quota che corrisponde ad una disponibilità pari a 32,8 metri quadrati per abitante. Considerando anche le aree naturali protette (3.800 km² comprese quelle della Rete Natura 2000, v.3.5) l'incidenza delle aree verdi raggiunge il 19,3% del territorio nei capoluoghi. Una tipologia di verde che trova crescente diffusione nelle città è l'orto urbano, presente in 80 dei 109 capoluoghi.

Le città metropolitane presentano alcune specifiche caratterizzazioni. Possiedono una disponibilità pro capite e un'incidenza del verde urbano in rapporto alla superficie (densità) superiori alla media Venezia, Reggio Calabria e Cagliari, anche se nelle ultime due sono poche le aree verdi fruibili in area urbana. Roma, Milano, Torino e Napoli, dove vivono un terzo della popolazione dei capoluoghi (6,1 mln di persone, v.4.3), presentano densità sopra la media ma disponibilità pro capite relativamente modeste. Bassi valori pro capite si accompagnano a contenuti valori della densità a Genova e, nel Mezzogiorno, a Bari, Messina e Catania. Le aree naturali protette ricoprono un importante ruolo di tutela di biodiversità: a Venezia, Cagliari e Messina più della metà del territorio risulta tutelato, (la Laguna a Venezia, i Monti Peloritani e la Dorsale Curcuraci a Messina e lo Stagno a Cagliari, una delle più importanti aree umide d'Europa). Quote elevate di territorio protetto sono presenti anche nelle città di Genova, Bologna, Roma, Napoli e Palermo in più di un quarto del territorio.

La disponibilità di verde fruibile per abitante e la distribuzione delle aree verdi nei capoluoghi delle 14 città metropolitane aiutano a definire la quota verde che caratterizza il territorio delle città. La disponibilità di verde direttamente fruibile dai cittadini più elevata si ha a Venezia e Torino, rispettivamente con 37 e 19 m² per abitante. In queste città oltre l'85% delle aree verdi sono riconducibili al verde storico, grandi e piccoli parchi urbani e alla presenza di aree sportive e altre aree (giardini scolastici, orti urbani e botanici, eccetera). Agli ultimi posti si trovano Genova, Palermo, Catania e Messina, con meno di 6 m² per abitante, anche perché nelle ultime tre città oltre metà delle aree verdi presenti non sono accessibili. Sono da menzionare infine per fruibilità delle aree verdi Roma, Milano, Torino, Firenze e Bologna, dove il 70% o più di queste aree è resa disponibile ai cittadini.

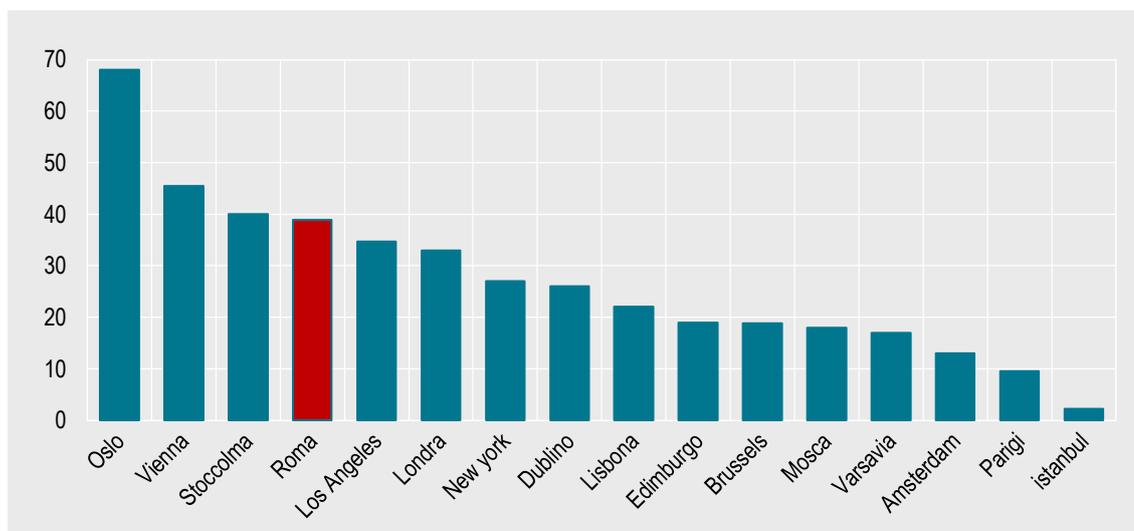
DEFINIZIONI, INDICATORI, FONTI

La *densità* di verde urbano e delle aree protette è data dal rapporto percentuale tra queste aree e la superficie comunale. La *disponibilità* di verde urbano è data dal rapporto tra la superficie dei comuni destinata a verde pubblico e la popolazione media residente.

Sono considerate *aree verdi fruibili* le aree verdi pubbliche disponibili per i cittadini nel territorio comunale. Sono escluse le aree di arredo urbano, le aree boschive e le aree verdi incolte.

La fonte dei dati è la [Rilevazione Dati ambientali nelle città](#) (Istat), condotta presso i 109 comuni capoluogo di provincia e città metropolitana. Gli indicatori utilizzati per il confronto internazionale sono pubblicati dal [World cities culture forum](#).

Gli indicatori sul verde urbano sono diffusi dall'Istat in [Tavole di dati Ambiente Urbano](#), [Rapporto SDGs](#) (Goal 11) e nel [Rapporto Bes](#) (Ambiente).

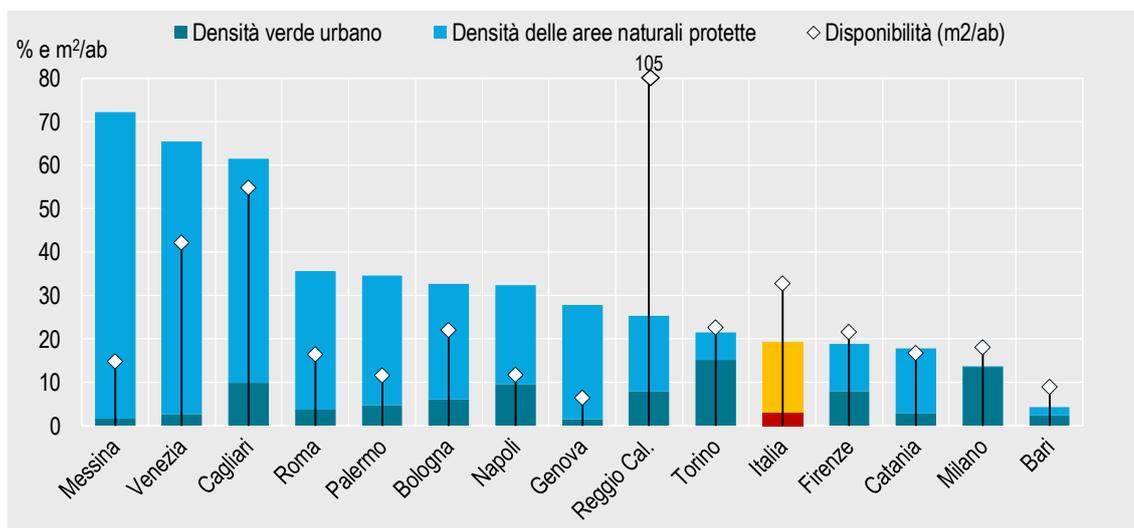


PARCHI E GIARDINI PUBBLICI PRESENTI IN UNA SELEZIONE DI CAPITALI INTERNAZIONALI

2018 O ULTIMO ANNO DISPONIBILE (PERCENTUALE SUL TERRITORIO CITTADINO)

Fonte: World cities culture forum, % of public green space (parks and gardens), vedi note

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.5.1](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.5.1)

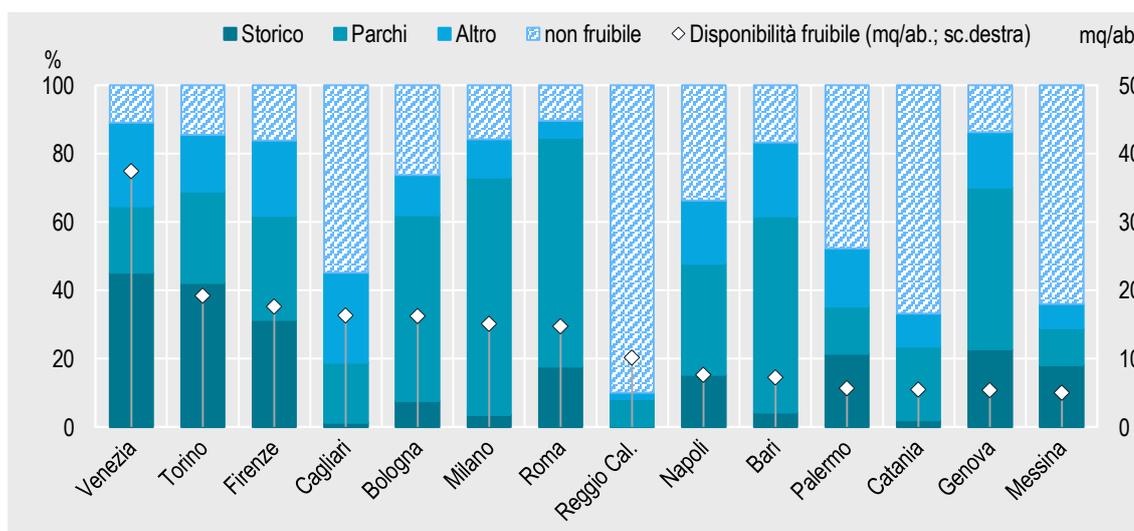


VERDE URBANO E AREE NATURALI PROTETTE NEI CAPOLUOGHI DELLE CITTÀ METROPOLITANE

ANNO 2018 (DISPONIBILITÀ IN M² PER ABITANTE, DENSITÀ IN % SULLA SUPERFICIE COMUNALE)

Fonte: Istat, Rilevazione Dati ambientali nelle città, vedi note

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.5.2](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.5.2)



TIPOLOGIE DI VERDE URBANO E DISPONIBILITÀ DI VERDE FRUIBILE NEI CAPOLUOGHI DELLE CITTÀ METROPOLITANE

ANNO 2018 (COMPOSIZIONE PERCENTUALE E M² PER ABITANTE)

Fonte: Istat, Rilevazione Dati ambientali nelle città, vedi note

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.5.3](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.5.3)

I servizi culturali e ricreativi

In tutti i Paesi, le Amministrazioni pubbliche sostengono economicamente sia le strutture e i servizi rivolti alle attività sportive sia la dotazione e l'offerta di beni ed eventi culturali, quali biblioteche, musei, monumenti, concerti, produzioni teatrali cinematografiche, eccetera. L'entità della spesa pubblica in questi ambiti (rapportata al Pil) offre un'indicazione dell'importanza attribuita dai governi alla dimensione culturale e ricreativa per il perseguimento del benessere collettivo.

Nel 2017, per l'insieme dei paesi Ue28 la spesa pubblica per i servizi ricreativi e culturali è stata pari allo 0,7% del Pil e in Italia lo 0,6%, in contrazione rispetto al 2010. Investono quote particolarmente alte del proprio prodotto interno lordo la Francia (1,2%), la Lettonia (1,4%), l'Estonia (1,5%) e l'Ungheria (2,4%). Per quanto riguarda l'Italia, il dato riflette un sottoutilizzo rispetto all'ampio e variegato patrimonio culturale (musei, aree archeologiche, siti Unesco) diffuso capillarmente all'interno del territorio. (v.6.8).

DEFINIZIONI, INDICATORI, FONTI

La spesa pubblica per i servizi culturali e ricreativi è definita a livello europeo dal [Manual on sources and methods for the compilation of COFOG statistics](#) e rientra nel gruppo Recreation, culture and religion.

La spesa per consumi finali della pubblica amministrazione è la spesa sostenuta dal settore istituzionale delle amministrazioni pubbliche per beni e servizi, utilizzati per soddisfare bisogni individuali e collettivi. Sul [data warehouse I.stat](#) sono disponibili le stime diffuse dall'Istat.

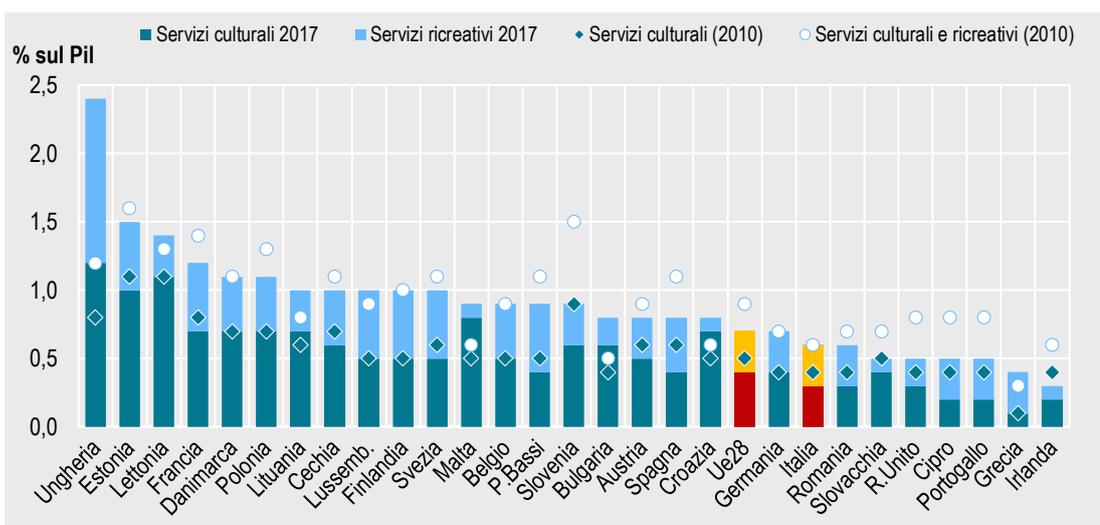
Per le fonti e le definizioni delle statistiche sullo spettacolo si rimanda all'Osservatorio dello Spettacolo della Siae e, in particolare, allo [Annuario dello Spettacolo 2017](#).

In Italia, le attività culturali, ricreative e di culto nel 2017 hanno assorbito l'1,9% della spesa corrente dell'insieme delle amministrazioni pubbliche, in lieve diminuzione rispetto al 2% del 2016. A livello territoriale l'incidenza più elevata (nell'ordine del 2,3%) si riscontra in Friuli-Venezia Giulia, nella Provincia Autonoma di Trento e in Sicilia (2,7%) mentre livelli inferiori all'1,5% si osservano in Basilicata, Abruzzo, Val d'Aosta e Calabria.

La diffusione dei luoghi dello spettacolo nelle regioni italiane nel 2017, riguardo l'offerta di cinema, teatri, sale da concerto e strutture sportive rispetto alla popolazione media residente (v.4.1), si presenta in misura molto variabile: rispetto ai 69 luoghi dello spettacolo ogni centomila abitanti presenti in Italia, se ne contano 110 o più nelle Marche, in Trentino-Alto-Adige, Friuli Venezia-Giulia, Toscana, Umbria e, all'opposto, 40 o meno in Sicilia, Campania e Calabria.

Anche la presenza dei luoghi dello spettacolo sportivo rispetto alla popolazione media residente ricalca la stessa offerta geografica regionale con Umbria, Toscana e Marche che dispongono dai 35 ai 39 luoghi ogni centomila abitanti mentre in Calabria, Campania e Sicilia la loro presenza è nettamente inferiore tra i 3 ed i 4.

L'offerta di rappresentazioni rispetto alla popolazione media residente (con una marcata incidenza degli spettacoli cinematografici sul totale) è molto variabile: ci sono regioni con un totale di spettacoli numericamente più elevato (Lazio, Friuli-Venezia Giulia, Marche, Abruzzo e Umbria) ed altre (Calabria, Molise) nelle quali l'offerta è più povera, con meno della metà di spettacoli rispetto al dato nazionale di 5.712 per 100mila abitanti.

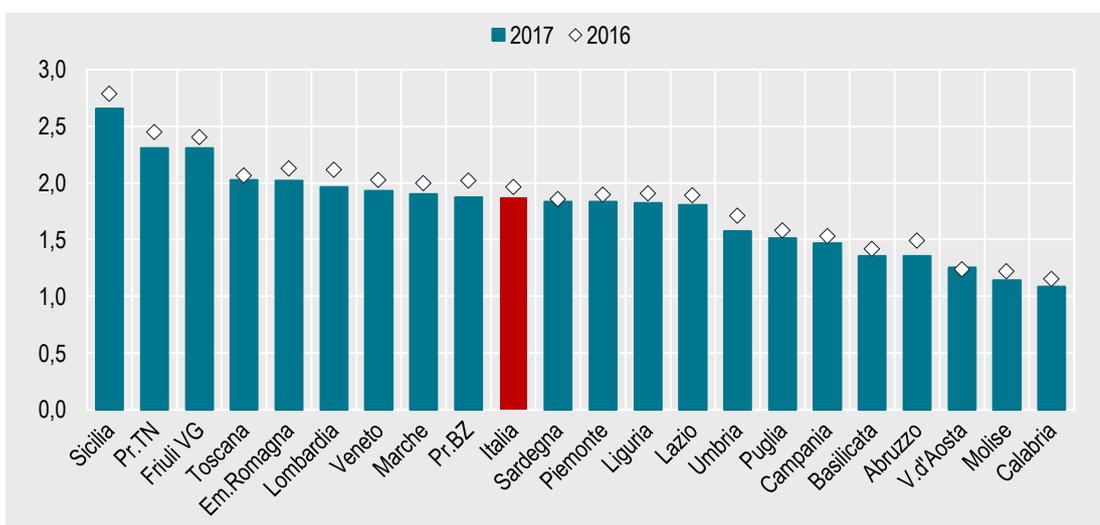


SPESA PUBBLICA NEI PAESI UE PER SERVIZI RICREATIVI E CULTURALI

ANNI 2017 E 2010
(INCIDENZA % SUL PIL)

Fonte: Eurostat, Government Finance Statistics

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.6.1](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.6.1)

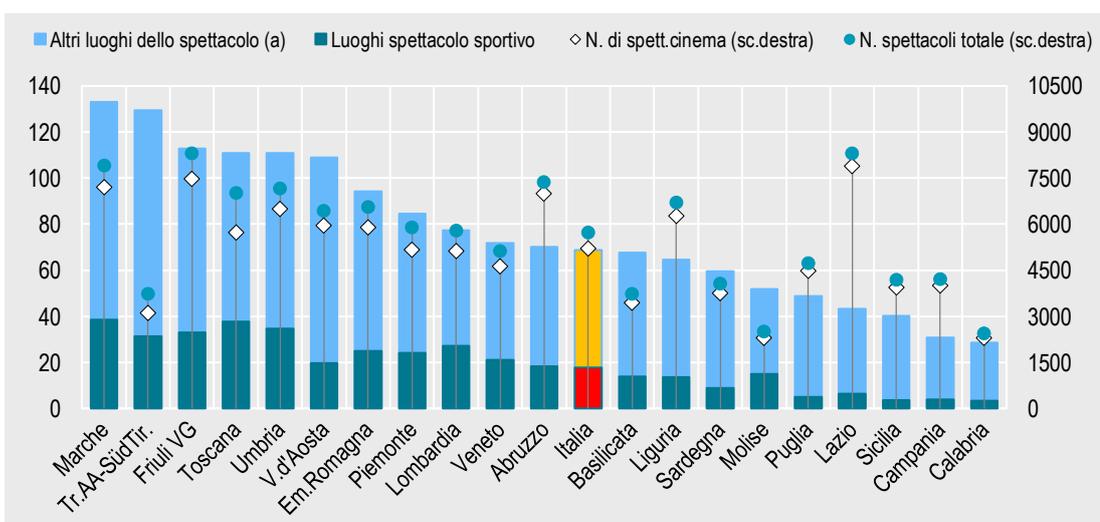


LA SPESA PUBBLICA PER LE ATTIVITÀ RICREATIVE, CULTURALI E DI CULTO NELLE REGIONI

ANNI 2017 E 2016
(VALORI % SULLA SPESA PER CONSUMI DELLE AA.PP.)

Fonte: elaborazione su dati Istat, Conti economici territoriali

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.6.2](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.6.2)



LUOGHI DELLO SPETTACOLO E NUMERO DI RAPPRESENTAZIONI PER REGIONE

ANNO 2017
(PER 100.000 RESIDENTI)

Fonte: elaborazioni Istat su dati SIAE, Annuario dello Spettacolo (a) Cinema, musica, teatri.

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.6.3](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.6.3)

Il patrimonio culturale

I quasi 5 mila i musei, aree archeologiche e monumenti, pubblici e privati, distribuiti su tutto il territorio italiano, hanno accolto complessivamente oltre 128 milioni di visitatori nel 2018 (record storico, con un aumento dell'8% rispetto al 2017). Il patrimonio culturale italiano presenta una ricchezza variegata e diffusa di beni esposti, di opere e di strutture di rilevanza storico-artistica: quasi un Comune su tre ospita almeno un museo o un istituto similare. Accanto ai grandi centri con un'alta concentrazione di luoghi di interesse culturale (Roma, Firenze, Torino, Milano, Trieste, Bologna, Genova, Napoli, Venezia e Siena vantano, in media, 52 strutture ciascuna), anche i Comuni più piccoli, con meno di 2mila abitanti, non difettano in offerta museale: il 17,1% conta da due a cinque tra musei e istituti similari.

Il pregio e l'eccezionalità del patrimonio culturale italiano sono universalmente riconosciuti dall'UNESCO. Ad oggi l'Italia detiene, accanto alla Cina, il maggior numero di siti inclusi nella lista dei patrimoni dell'umanità: 5 luoghi naturali, 8 paesaggi culturali, 42 tra siti monumentali, opere architettoniche e aree archeologiche.

In generale, sul territorio nazionale i musei più numerosi sono quelli di archeologia (12,3% degli istituti censiti), presenti soprattutto nelle regioni del Sud. Seguono i musei a carattere etnografico e antropologico (11,7%), che conservano ed espongono testimonianze e memorie legate al rapporto con il territorio e alla cultura locale e sono concentrati in Basilicata, Valle d'Aosta, Piemonte e Trentino Alto-Adige, i musei specializzati, di raccolte monotematiche e/o industriali (11,1%), localizzati in prevalenza nel Nord (Liguria, Trentino Alto-Adige, Piemonte ed Emilia-Romagna) e le gallerie d'arte (10,1% dal medioevo all'800 e 7,7% per l'arte moderna e contemporanea).

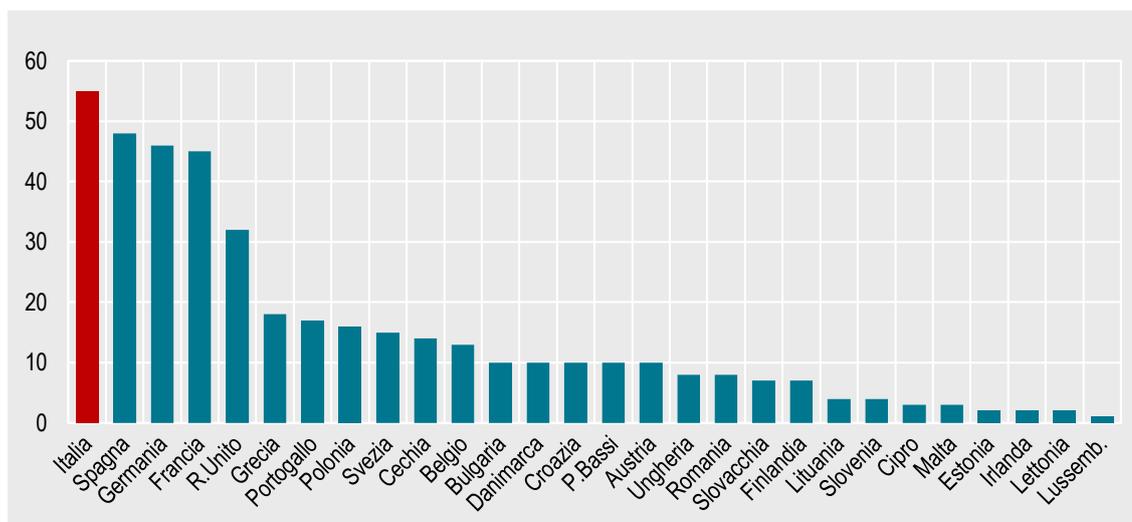
Gli ingressi ai siti culturali nel 2018 sono così suddivisi: il 49,3% nei musei, il 10,7% nelle aree archeologiche e il 39,7% nei monumenti. Il flusso medio di visitatori è quantificabile in circa 27 mila ingressi per ciascun istituto, ma le differenze territoriali sono notevoli. I valori medi più alti sono raggiunti da Lazio (oltre 85 mila ingressi per istituto), Campania (più di 78 mila) e Toscana (oltre 45 mila); gli istituti di Abruzzo e Molise non superano la soglia media di 6 mila visitatori nell'anno. In complesso il 13,6% dei musei registra meno di mille visitatori l'anno. I poli culturali di maggiore attrazione (l'1% del totale), capaci di richiamare più di 500 mila visitatori l'anno ciascuno, sono per lo più sono localizzati in grandi città come Roma, Firenze, Napoli, Venezia, Milano e Torino (il Pantheon, il complesso Colosseo-Fori, il Vittoriano e il museo di Castel Sant'Angelo a Roma, la Galleria degli Uffizi e il Corridoio Vasariano e la Galleria dell'accademia a Firenze, il Museo di Capodimonte a Napoli, il Palazzo Ducale a Venezia, la Venaria Reale e il Museo Egizio a Torino, la Pinacoteca di Brera e il Castello Sforzesco a Milano). Centri urbani minori come Pompei, Siena, Pisa, Caserta, Trieste, Agrigento e Verona attraggono oltre il 40% del pubblico nazionale (v. **A5.1**).

DEFINIZIONI, INDICATORI, FONTI

La principale fonte informativa nazionale è rappresentata dall'indagine censuaria su [Musei e istituzioni similari](#), condotta dall'Istat con MIBAC e Regioni. I dati più recenti fanno riferimento alla [indagine 2019](#).

Le tavole di dati delle "[Statistiche culturali](#)" forniscono un panorama del settore culturale a partire dai risultati delle principali rilevazioni dell'Istat e dalle principali fonti disponibili esterne all'Istituto che si occupano della domanda e dell'offerta culturale.

La [Convenzione sulla Protezione del Patrimonio Mondiale culturale e naturale](#), adottata dall'UNESCO nel 1972, prevede che i beni candidati possano essere iscritti nella Lista del Patrimonio Mondiale come patrimonio culturale (monumenti agglomerati, siti) e/o come patrimonio naturale (formazioni fisiche e biologiche, formazioni geologiche e fisiografiche, siti naturali).

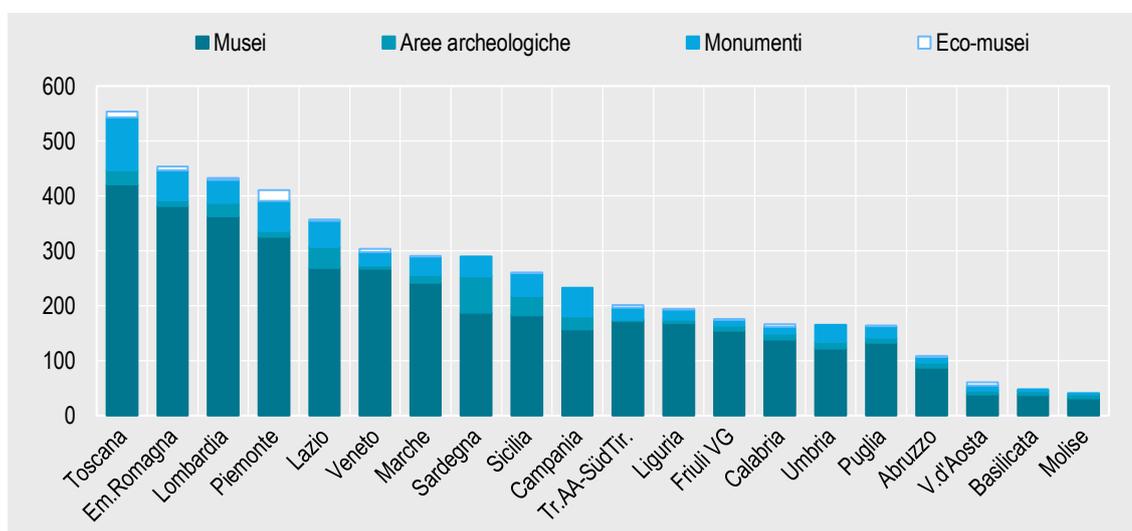


SITI UNESCO NELL'UE

ANNO 2019
(VALORI ASSOLUTI)

Fonte: UNESCO, World Heritage List

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.7.1](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.7.1)

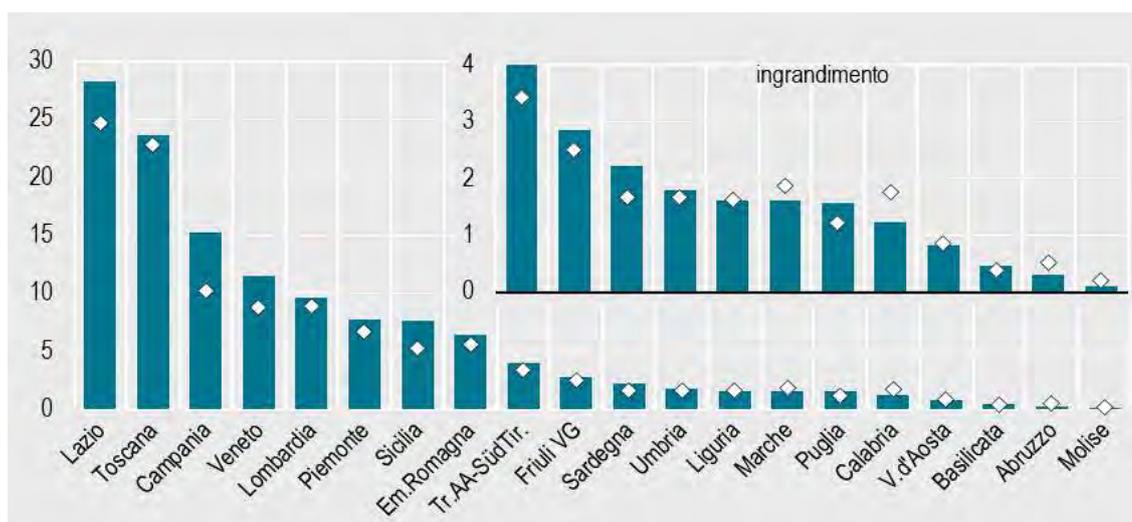


MUSEI E ISTITUZIONI SIMILARI PER TIPOLOGIA PRINCIPALE DEI BENI E DELLE COLLEZIONI PER REGIONE

ANNO 2018
(VALORI ASSOLUTI)

Fonte: Istat, Indagine su Musei e Istituzioni similari

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.7.2](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.7.2)



NUMERO TOTALE DI VISITATORI DEI MUSEI E ISTITUZIONI SIMILARI PER REGIONE

ANNI 2018 E 2015
(MILIONI)

Fonte Istat, Indagine su Musei e Istituzioni similari

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.7.3](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.7.3)

**DEFINIZIONI,
INDICATORI, FONTI**

Gli indicatori utilizzati sono raccolti nella rilevazione annuale europea sull'uso delle ICT da parte di individui e famiglie. In

Italia, questa è condotta nell'ambito dell'indagine multiscopo [Aspetti della vita quotidiana](#) e i risultati sono diffusi nel rapporto su [Cittadini, e ICT](#).

L'uso abituale di Internet è inteso con frequenza almeno settimanale. Gli indicatori di diffusione si riferiscono agli utenti negli ultimi tre mesi.

Le competenze digitali complessive sono articolate in 4 domini tematici: informazione; comunicazione; creazione di contenuti; risoluzione dei problemi. Ogni dominio contiene da 4 a 7 attività. Per ogni dominio viene attribuito un livello di competenza a seconda del numero di attività svolte 0=nessuna 1=base 2=avanzata.

Si hanno competenze complessive avanzate se tutti i domini hanno livello 2. Per l'elenco completo delle attività considerate si veda il [sito Eurostat](#).

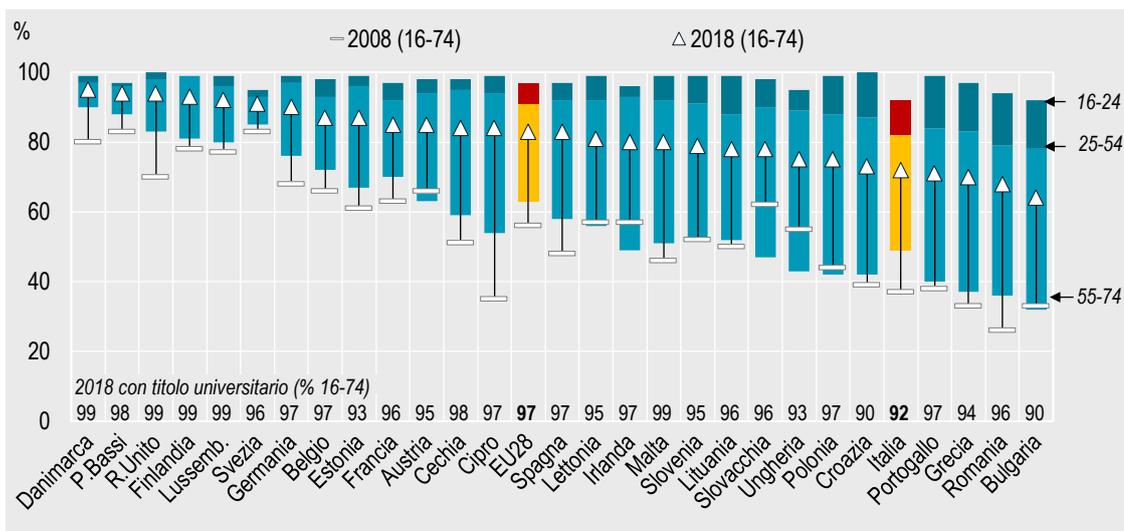
L'utilizzo delle tecnologie della comunicazione e dell'informazione (ICT) da parte degli individui e delle famiglie è, oggi, un elemento importante d'inclusione sociale e culturale, esplicitamente riconosciuto come tale nella programmazione europea. L'Italia, nonostante i progressi notevoli compiuti nel corso degli ultimi 10 anni, è tra i sei paesi europei che ancora non hanno raggiunto l'obiettivo previsto per il 2015 dalla Commissione europea di una diffusione del 75% dell'uso abituale di Internet tra gli adulti in età compresa tra i 16 e i 74 anni.

In quest'ambito, le differenze a carattere territoriale sono notevoli, e in parte riflettono altri elementi tra cui, in particolare, il livello d'istruzione degli individui e la loro età (v.4.9). A fronte di un valore a livello nazionale che nel 2019 ha raggiunto il 73,9%, gli utenti abituali di Internet sono il 78,4% della popolazione adulta nell'insieme delle regioni del Nord e il 76,6% nelle aree metropolitane, mentre la quota scende sotto al 69,1% nei comuni di piccole dimensioni e al 65% in Calabria e Puglia. Nell'arco degli ultimi dieci anni i divari digitali tra il Nord e il Sud del paese sono rimasti pressoché stabili, mentre si sono ridotti quelli legati all'età, al titolo di studio e alla condizione professionale.

Alla diffusione modesta nell'utilizzo di Internet si associa in generale anche un basso livello di competenze digitali tra gli utenti: più della metà di questi non possiede competenze digitali di base, e solo il 29,1% possiede competenze avanzate. L'età resta un fattore importante, ma non decisivo: i giovani fino ai 34 anni hanno livelli avanzati nel 40% dei casi; più rilevante è invece il grado d'istruzione: oltre la metà (52,3%) degli utenti di Internet laureati hanno competenze digitali elevate. Sul territorio, la quota di utenti con competenze digitali elevate nel Mezzogiorno è inferiore di 6 punti percentuali rispetto al Nord, e raggiunge i 16,4 punti tra Valle d'Aosta e Sicilia. Questo divario si riscontra in tutti i domini considerati a eccezione di quello relativo alla comunicazione.

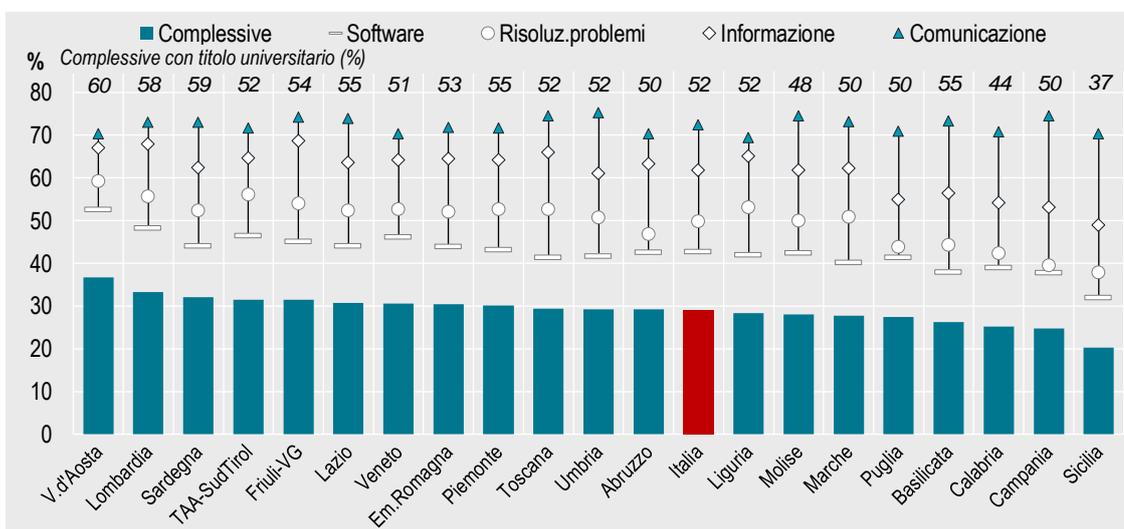
La carenza di competenze si riflette sul numero di attività svolte e sulla loro tipologia: tra le 19 attività prese in considerazione ne vengono svolte mediamente nove, e le più diffuse sono quelle legate al mondo della comunicazione che non richiedono competenze specifiche, quali la fruizione dei contenuti multimediali su YouTube (70,0%), il telefonare via web (64,6%) e l'utilizzo dei social network (56,0%), per le quali la diffusione in Italia (e anche nelle regioni meridionali) è in linea con la media Ue. nettamente meno diffuse sono invece le attività legate ai servizi online. Ad esempio, solo il 49,6% degli utenti internet ha effettuato acquisti online nel 2019, in aumento di 2,3 punti rispetto all'anno precedente, ma ancora quasi 15 punti al di sotto del valore medio Ue relativo al 2018.

La diffusione dei servizi online è nettamente superiore tra gli utenti delle regioni del Nord rispetto a quelli residenti nel Mezzogiorno: il divario per l'uso dei servizi bancari è pari a 18,7 punti percentuali, per il commercio elettronico 15,1 punti, per l'uso di servizi relativi a viaggi e soggiorni 12,6 e per l'interazione con la Pubblica amministrazione 7,5 punti percentuali (v.5.8).



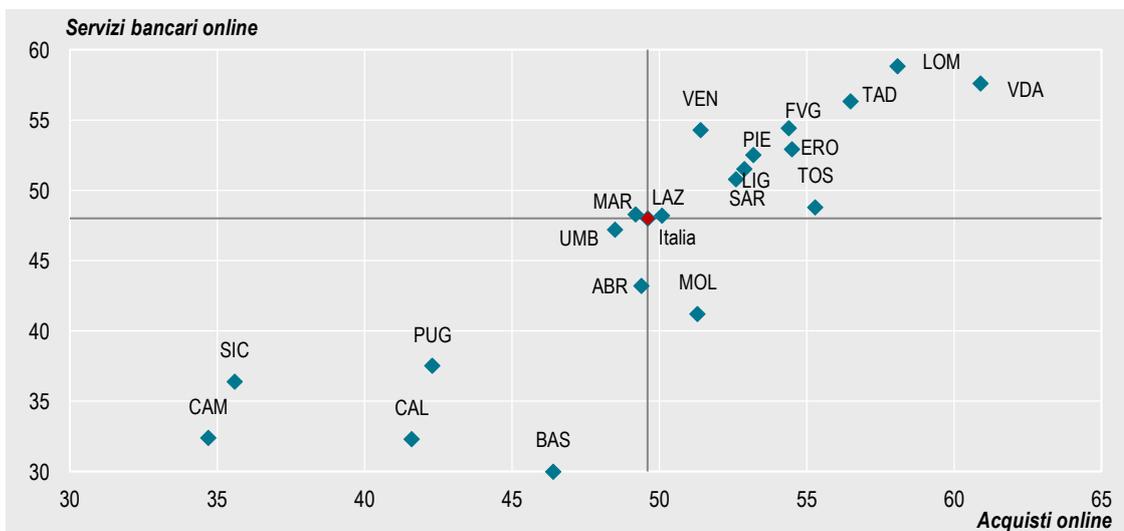
Fonte: Eurostat, ICT usage in households and by individuals, vedi note

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.8.1](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.8.1)



Fonte: Eurostat, ICT usage in households and by individuals, vedi note

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.8.2](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.8.2)



Fonte: Eurostat, ICT usage in households and by individuals

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.8.3](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.6.8.3)

Approfondimento 6.1 – Il trasporto pubblico nelle città

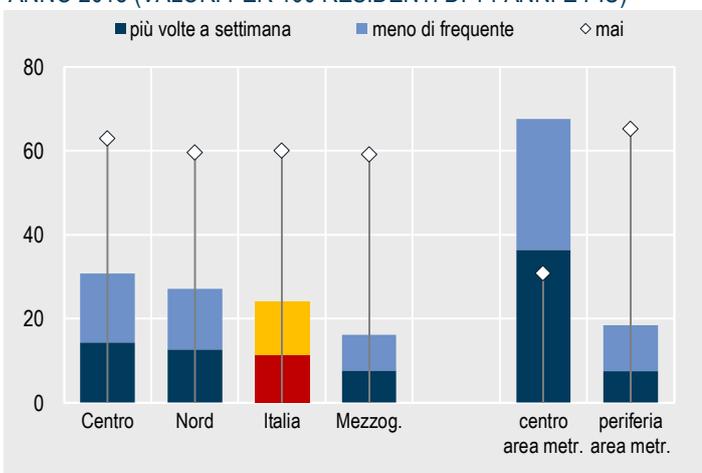
Un sistema di trasporto pubblico locale (Tpl) adeguato ed efficiente svolge un ruolo chiave per la qualità della vita e dell'ambiente nelle città, nella misura in cui riesce a soddisfare la domanda di mobilità. Nel nostro paese, che ha un tasso di motorizzazione fra i più alti d'Europa (v.3.7), l'auto privata rimane il mezzo di gran lunga più utilizzato per gli spostamenti quotidiani, nonostante la crescente diffusione dei nuovi servizi di mobilità condivisa (v.A6.2). In molte città, quindi, e particolarmente nel Mezzogiorno, il Tpl è relegato a un ruolo marginale, e contribuisce meno di quanto potrebbe a ridurre la pressione della mobilità sull'ambiente urbano.

1. L'utilizzazione dei servizi di Tpl

Nel 2018, il 69,2% degli italiani che si spostano giornalmente⁶³ per lavoro lo fa alla guida di un'auto privata e il 5,6% utilizza l'auto come passeggero. L'auto privata è anche il mezzo più utilizzato da scolari e studenti per andare a scuola o all'università (38,4% come passeggero, 4,8% come conducente)⁶⁴. Le persone di 14 anni e più che utilizzano servizi di Tpl (autobus, filobus, tram) sono il 24,1% del totale, mentre il 60,1% dichiara di non averli mai utilizzati⁶⁵. Solo l'11,3%, tuttavia, sono utenti abituali, che dichiarano di usare i mezzi pubblici tutti i giorni o più volte a settimana; il resto ricorre ai mezzi pubblici soltanto qualche volta al mese (4,6%) o all'anno (8,2%). Nelle aree metropolitane⁶⁶ la quota degli utilizzatori raggiunge il 67,6% nei comuni centro (con un 36,4% di utenti abituali), ma scende al 18,5% in quelli periferici (con un 7,5% di utenti abituali). (sull'evoluzione di centri e corona nelle aree metropolitane, v.A3.1). A livello territoriale, l'utilizzazione del Tpl è più diffusa al Centro e al Nord (rispettivamente 30,8% e 27,1%, con un massimo del 49,2% nella provincia di Bolzano), ma scende al 16,1% nel Mezzogiorno.

USO DI AUTOBUS, FILOBUS E TRAM, PER RIPARTIZIONE E NELLE AREE METROPOLITANE PER TIPO DI COMUNE

ANNO 2018 (VALORI PER 100 RESIDENTI DI 14 ANNI E PIÙ)

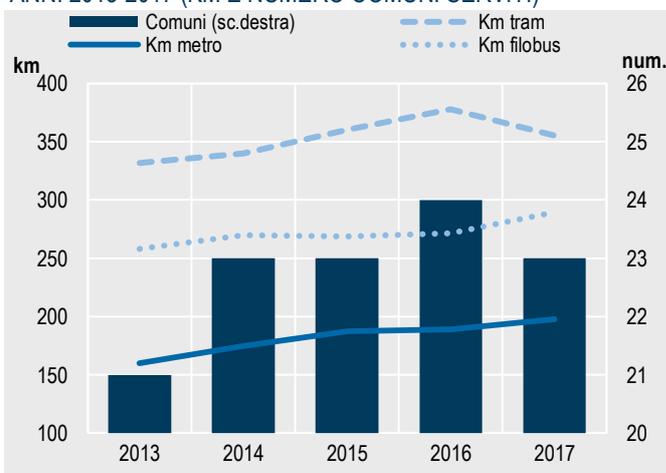


Fonte: Istat, Aspetti della vita quotidiana

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.1](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.1)

DISPONIBILITÀ ED ESTENSIONE DELLE RETI DI TRAM, METROPOLITANA E FILOBUS NEI CAPOLUOGHI

ANNI 2013-2017 (KM E NUMERO COMUNI SERVITI)



Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.2](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.2)

2. Lo sviluppo delle infrastrutture fisse

Nonostante la crisi, negli ultimi anni ci sono stati progressi significativi nello sviluppo di nuove tranvie, filovie e metropolitane: un importante fattore di modernizzazione per un sistema povero di infrastrutture fisse e ancora troppo sbilanciato sul (meno sostenibile) trasporto su gomma. Nel 2017, le città dotate di linee tranviarie in esercizio sono 13, ma soltanto Milano e Torino dispongono di una rete relativamente densa (rispettivamente, 118,7 e 64,2 km per

⁶³ I dati sugli spostamenti giornalieri per mezzo di trasporto e quelli sull'utilizzo e la soddisfazione per i servizi Tpl (autobus, filobus e tram) provengono dall'indagine campionaria Aspetti della vita quotidiana e sono diffusi annualmente sul [datawarehouse](#) dell'Istituto nell'[Annuario statistico](#) e in altri [prodotti editoriali](#).

⁶⁴ Le popolazioni di riferimento sono: per gli spostamenti per motivi di lavoro, l'insieme degli occupati di 15 anni e più; per gli spostamenti per motivi di studio, l'insieme di bambini dell'asilo/scuola dell'infanzia e studenti fino a 34 anni. I valori relativi non sono, pertanto, comparabili tra loro.

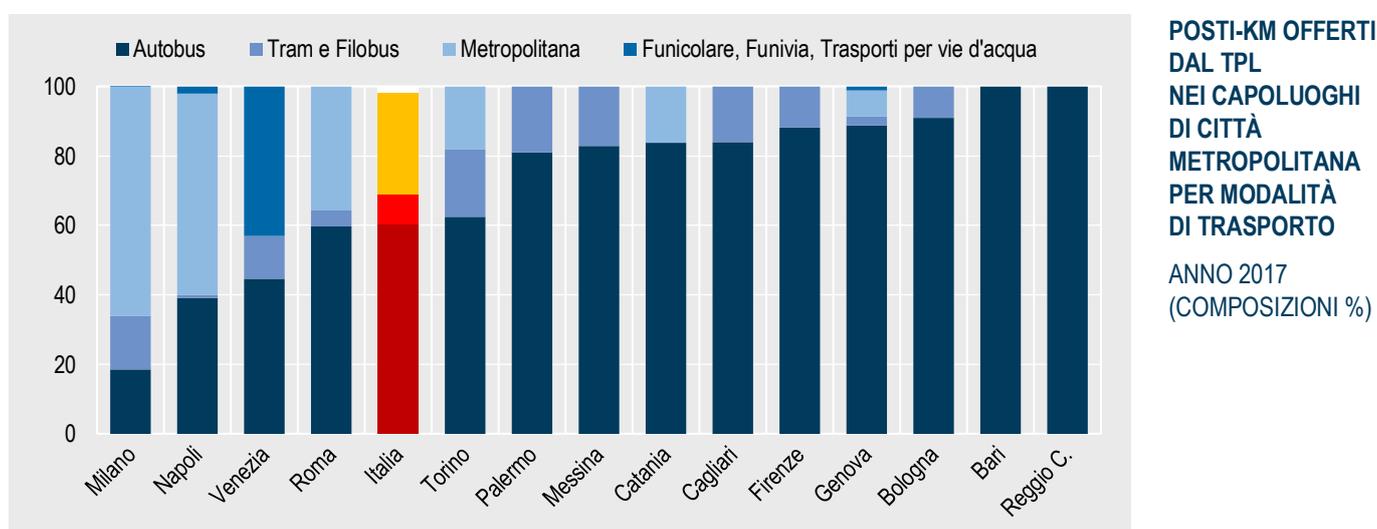
⁶⁵ Quanti dichiarano di risiedere in zone non servite da autobus, filobus o tram sono il 14,6% (il residuo 1,2% sono mancate risposte). Gli indicatori sull'utilizzazione del Tpl sono calcolati sulla popolazione residente di 14 anni e più, di qualsiasi condizione (occupati e non occupati, studenti e non studenti). Non sono quindi comparabili con gli indicatori sugli spostamenti per motivi di lavoro o di studio (vedi nota precedente).

⁶⁶ Le aree metropolitane corrispondono ai Sistemi locali del lavoro gravitanti su 12 grandi comuni (le 14 città metropolitane, meno Reggio Calabria e Messina), e sono suddivise in due domini di stima: l'insieme dei 12 *comuni centro* di a.m. e l'insieme di tutti gli altri comuni dei 12 Sistemi locali (*comuni periferia*).

100 km² di superficie urbanizzata, contro gli 8,9 di media delle altre città servite).⁶⁷ Nel complesso, l'estensione delle reti tranviarie è di 355,2 km, in crescita del 7,1% dal 2013 (e del 12,1% considerando le reti di Napoli e Trieste, dove il servizio è stato sospeso temporaneamente nel 2017). Le reti di metropolitana, presenti in sette città per un'estensione complessiva di 197,5 km, sono cresciute ancora di più (+23,5%) e hanno la massima densità a Milano (49,6 km per 100 km²), seguita da Brescia (27,4) e Napoli (17,8). Anche il filobus, che nell'ambito del trasporto su gomma rappresenta un'alternativa più sostenibile all'autobus, è in fase di rilancio: nel 2017 è presente, come il tram, in 13 città con una rete complessiva di 289,5 km, in crescita del 12,2% dal 2013.

3. Offerta e domanda di trasporto pubblico locale

La misura che sintetizza più informazioni sulla consistenza dell'offerta di Tpl è il rapporto tra la produzione e la popolazione servita⁶⁸. Nell'insieme dei 109 comuni capoluogo sono stati offerti in media, nel 2017, 4.587 posti-km per abitante, in lieve calo per il secondo anno consecutivo (-1,1% dal 2015).



Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.3](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.3)

Nella composizione dell'offerta prevalgono largamente i servizi di autobus (60,3%), la metropolitana contribuisce per il 29,3%, tram e filobus per l'8,6%, e il residuo 1,7% si divide fra trasporti per vie d'acqua, funicolare e funivia. Tra i capoluoghi delle città metropolitane l'offerta media sale a 6.631 posti-km per abitante, ma accusa un calo più marcato negli ultimi due anni (-2,1%), mentre la quota dell'autobus scende al 50,0%, a vantaggio della metropolitana (37,3%), del tram e del filobus (10,4%) e delle altre modalità (2,2%). Negli altri capoluoghi l'offerta media è molto più bassa ma in crescita (2.279 posti-km per abitante, +2,3% dal 2015), e la quota dell'autobus – spesso l'unica modalità disponibile – raggiunge il 94,1%. Disponibilità e composizione dell'offerta variano sensibilmente anche fra le ripartizioni: nelle città del Nord l'offerta media è di 5.834 posti-km per abitante, circa il 15% in più delle città del Centro (5.076) e quasi il triplo di quelle del Mezzogiorno (2.070). Nelle città del Nord, inoltre, la composizione dell'offerta è più bilanciata (51,6% autobus, 45,5% metropolitana, tram e filobus), mentre la prevalenza dei servizi di autobus è più larga al Centro (66,7%) e soprattutto nel Mezzogiorno (81,7%).

La domanda di Tpl nei comuni capoluogo tra 2013 e 2017 è diminuita del 4,3% (da 190,5 a 182,4 passeggeri trasportati per abitante)⁶⁹. Offerta e domanda sono entrambe in crescita al Nord (del 4,3 e del 6,8%, rispettivamente)

⁶⁷ Come proxy della superficie urbanizzata è stata utilizzata la superficie delle località abitate (centri e nuclei) rilevata nel Censimento della popolazione 2011.

⁶⁸ La produzione delle aziende di Tpl è misurata in posti-km, calcolati come la sommatoria, per ciascuno dei veicoli impiegati, del prodotto dei km percorsi in un anno per la capienza del veicolo in posti a sedere. L'offerta è quindi misurata in posti-km per abitante. I dati sui servizi di Tpl provengono dalla rilevazione Dati ambientali nelle città e sono diffusi nelle Tavole di dati [Ambiente urbano \(25/6/2019\)](#), al cui [glossario](#) si rimanda per le definizioni. La rilevazione è condotta presso i 109 Comuni capoluogo di provincia/città metropolitana e considera sei modalità (autobus, filobus, tram, metropolitana, funicolare, funivia e trasporti per vie d'acqua), con l'esclusione dei servizi ferroviari suburbani. Come proxy della popolazione servita si utilizza la popolazione residente in media annua.

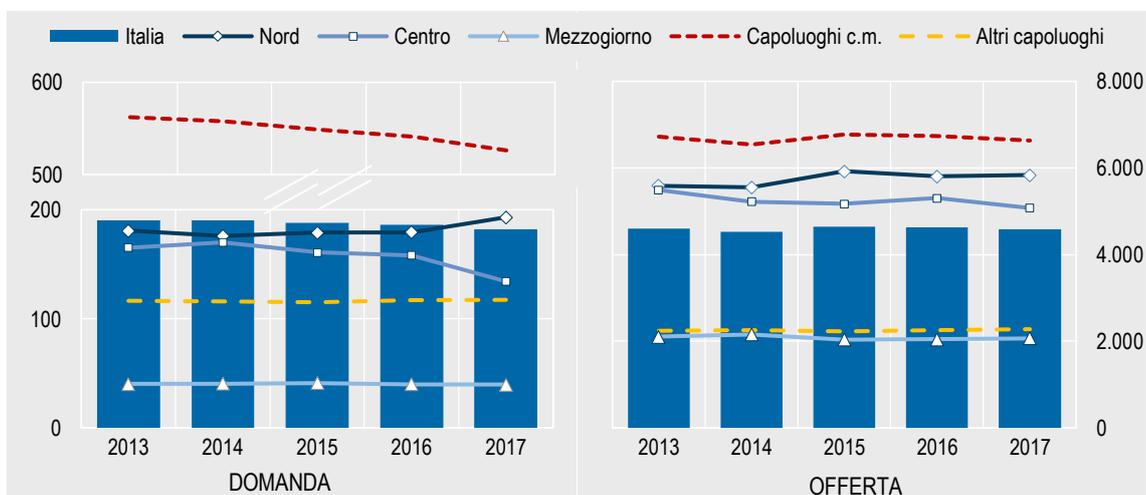
⁶⁹ La domanda di Tpl è misurata in passeggeri trasportati annui per abitante, considerando l'insieme delle modalità di trasporto. Le stime dei passeggeri trasportati si basano di norma sulle vendite dei titoli di viaggio.

Il trasporto pubblico nelle città

e in leggera flessione nel Mezzogiorno (-1,8 e -0,9%), mentre al Centro si registrano forti perdite su entrambi i fronti (-7,6 e -18,8%), determinate in larga misura dai dati di Roma, dove si osserva una contrazione del 10,2% dell'offerta e del 23,9% della domanda di Tpl.

DOMANDA E OFFERTA DI TPL NEI COMUNI CAPOLUOGO, PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E TIPO

ANNI 2013-2017
(PASSEGGERI TRASPORTATI E POSTI-KM PER ABITANTE)



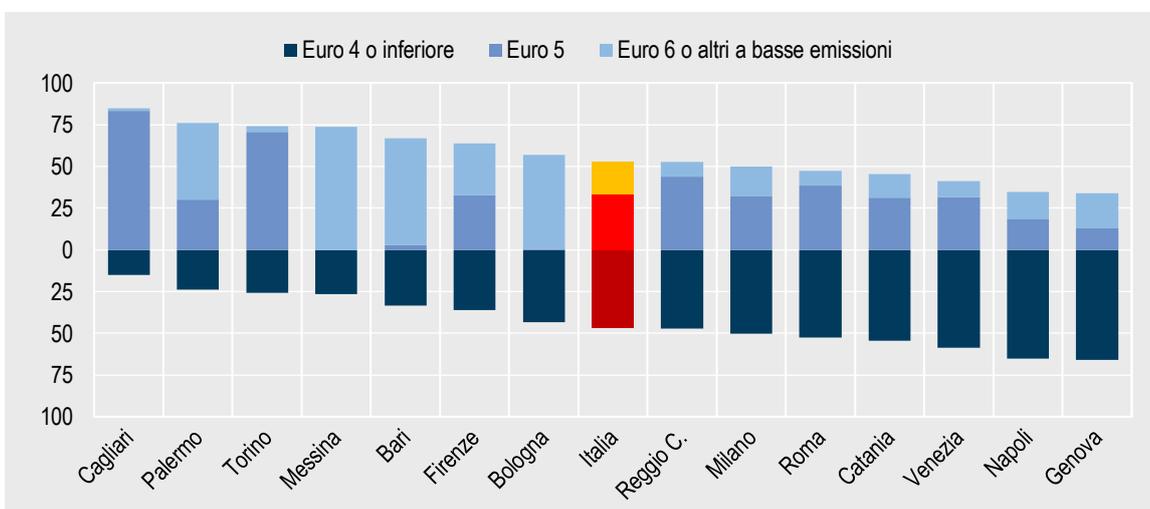
Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.4](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.4)

Poiché gli autobus forniscono la maggior parte dell'offerta di Tpl, e quasi la totalità fuori dalle città metropolitane, l'età del parco circolante e la sua composizione per classe di emissioni sono elementi rilevanti per la qualità complessiva del servizio e l'impatto sull'ambiente (un parco veicoli obsoleto è più inquinante, più esposto al rischio di interruzioni del servizio e, di norma, più carente sotto il profilo della sicurezza e del comfort per l'utenza).

AUTOBUS UTILIZZATI DAL TPL NEI CAPOLUOGHI DI CITTÀ METROPOLITANA PER CLASSE DI EMISSIONI

ANNO 2017
(COMPOSIZIONI %)



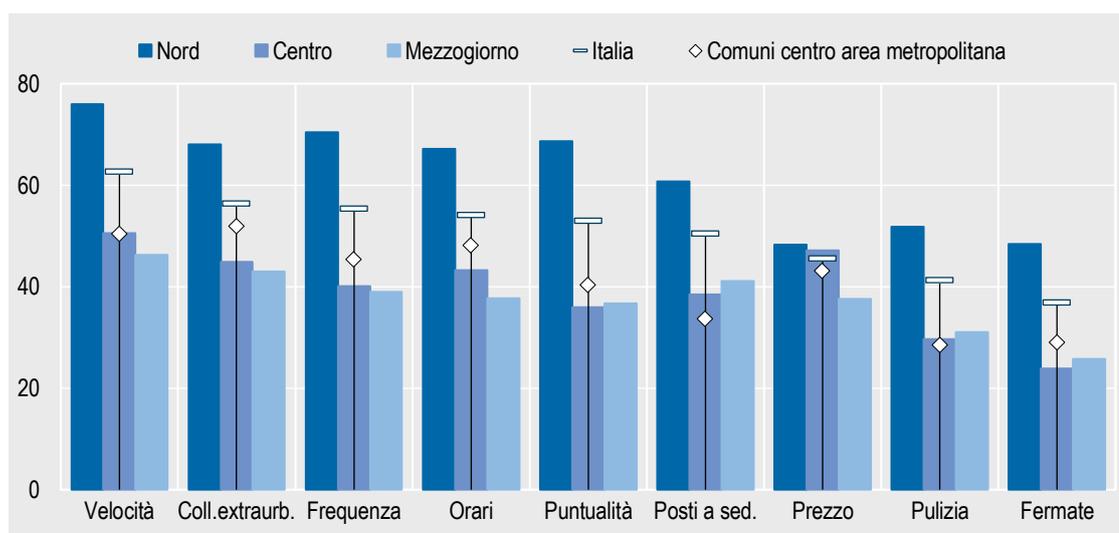
Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.5

Nel 2017, gli autobus a basse emissioni o conformi allo standard Euro 6 (il più avanzato, in vigore dal 2013) rappresentano il 19,5% dei veicoli impiegati (erano il 9,4% nel 2015), mentre un altro 33,4% è conforme allo standard Euro 5, in vigore dal 2008. Il restante 47,2%, in classe Euro 4 o inferiore, è quindi in circolazione da almeno dieci anni. Nonostante i recenti progressi (nel 2015 gli autobus in classe Euro 4 o inferiore erano il 59,0%), l'obsolescenza del parco circolante rappresenta, dunque, una seria criticità per il Tpl in Italia. La quota dei veicoli più obsoleti, peraltro, non varia con la dimensione delle città (47,2% nell'insieme dei capoluoghi metropolitani, 47,1% tra gli altri capoluoghi), e anche il divario fra le ripartizioni è piuttosto contenuto (45,8% al Nord, 47,1% al Centro, 50,5% nel Mezzogiorno). La variabilità, invece, è molto grande tra i 14 capoluoghi metropolitani: i bus in classe Euro 4 o inferiore superano il 65% a Genova e Napoli, mentre sono meno del 25% a Cagliari e Palermo.

4. La soddisfazione per i servizi di Tpl

La soddisfazione per i servizi di Tpl varia notevolmente a seconda degli aspetti considerati, ma rispetto ai valori medi le quote di utenti molto o abbastanza soddisfatti sono generalmente più alte al Nord e più basse nei comuni al centro delle aree metropolitane⁷⁰. Gli aspetti del servizio considerati più carenti sono la *comodità dell'attesa alle fermate*, di cui si dichiara soddisfatto solo il 37,0% degli utenti, il *costo del biglietto* e la *pulizia delle vetture*, che soddisfano, rispettivamente, il 45,6 e il 41,4% degli utenti. La caratteristica più apprezzata è la *velocità delle corse* (62,7%), mentre sugli altri cinque aspetti considerati si registra soltanto una leggera prevalenza di giudizi positivi: 56,4% per la *possibilità di collegamento tra diverse zone del comune*, 55,4% per la *frequenza delle corse*, 54,2% per la *comodità degli orari*, 53,0% per la *puntualità* e 50,5% per la *possibilità di trovare posto a sedere*.



PERSONE SODDISFATTE DEI SERVIZI DI TPL, PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E NEI COMUNI CENTRO DI AREA METROPOLITANA

ANNO 2018 (VALORI PERCENTUALI, PERSONE DI 14 ANNI O PIÙ)

Fonte: Istat, Aspetti della vita quotidiana

[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.6](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.1.6)

Nei comuni al centro delle aree metropolitane, soltanto due dei nove aspetti considerati (collegamento con altri comuni e velocità delle corse) superano, sia pure di poco, la soglia del 50% di utenti soddisfatti: I giudizi positivi prevalgono nettamente, invece, nelle città di medie dimensioni (comuni con oltre 50 mila abitanti, non appartenenti alle aree metropolitane), dove le quote di utenti soddisfatti superano il 50% su tutti gli aspetti considerati, tranne il costo del biglietto e la comodità delle fermate.

Dal punto di vista territoriale, si osserva un ampio divario fra i giudizi espressi dagli utenti del Nord (in particolare del Nord-est), e il resto del Paese. In Trentino-Alto Adige, Valle d'Aosta e Friuli-Venezia Giulia, il servizio offerto soddisfa per molti aspetti oltre l'80% dell'utenza, mentre velocità, frequenza e puntualità delle corse soddisfano oltre il 70% degli utenti in Lombardia e Veneto. All'opposto, nel Centro e nel Mezzogiorno nessuno degli aspetti osservati (tranne la velocità delle corse nel Centro) raggiunge il 50% di utenti soddisfatti, e lo stesso si verifica per Lazio, Campania e Sicilia, evidenziando una concentrazione del disagio nelle grandi aree urbane del Centro-Sud.

⁷⁰ Gli indicatori di soddisfazione si basano sulle risposte dei soli utenti (persone che hanno dichiarato di utilizzare autobus, filobus o tram) a un quesito che considera nove diversi aspetti del servizio di Tpl, e considerano congiuntamente gli utenti che hanno dichiarato di essere "molto" e "abbastanza" soddisfatti.

Approfondimento 6.2 – I servizi di mobilità condivisa nelle città

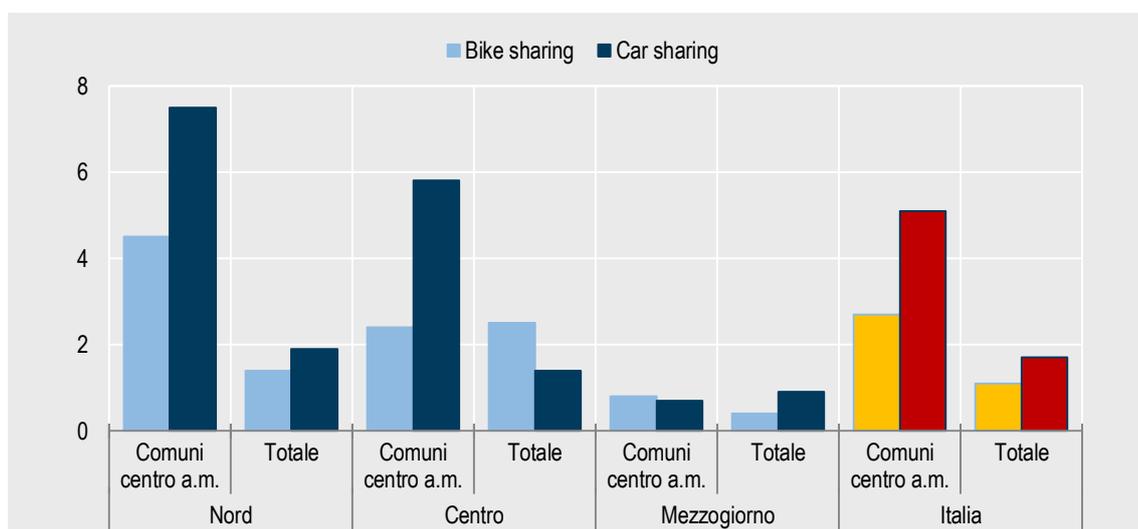
I servizi di *bike sharing* e *car sharing* sono tra le più importanti novità introdotte, negli ultimi decenni, nell'offerta di trasporto delle città italiane (v. **A6.1**). Si propongono come soluzioni di mobilità sostenibile, rispettivamente promuovendo l'uso della bicicletta per gli spostamenti in ambito urbano e come alternativa più efficiente al possesso dell'auto privata o, quanto meno, al suo uso in città. Per entrambi i servizi, domanda e offerta si concentrano nelle aree metropolitane, in particolare del Centro-Nord, mentre nel Mezzogiorno l'utilizzazione di questi servizi, anche nelle grandi città, sconta una disponibilità dell'offerta ancora molto limitata.

1. Caratteristiche della domanda

Nel corso del 2018, nei comuni centro delle aree metropolitane,⁷¹ il *car sharing* è stato utilizzato almeno una volta dal 5,1% dei residenti di 18 anni e più, e il *bike sharing* dal 2,7%.⁷² Percentuali più elevate si rilevano tra gli uomini (rispettivamente 5,6 e 3,4%), tra i più giovani (9,4 e 6,4% nella fascia 18-34 anni) e tra i laureati (12,2 e 5,4%). L'uso del *car sharing*, inoltre, è significativamente più diffuso tra le persone che occupano posizioni lavorative medio-alte (13,0% di utilizzatori tra dirigenti, imprenditori e professionisti; 11,1% tra direttivi, quadri e impiegati). L'uso del *bike sharing* appare, invece, meno caratterizzato sotto questo profilo: la frequenza più alta si rileva, ancora una volta, tra dirigenti, imprenditori e professionisti (6,8%), ma supera largamente la media anche tra gli studenti (5,3%).

L'USO DEI SERVIZI DI BIKE O CAR SHARING NEI COMUNI CENTRALI DELLE AREE, PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA

ANNO 2018
(UTILIZZATORI PER 100 PERSONE DI 18 ANNI E PIÙ)



Fonte: Istat, Aspetti della vita quotidiana

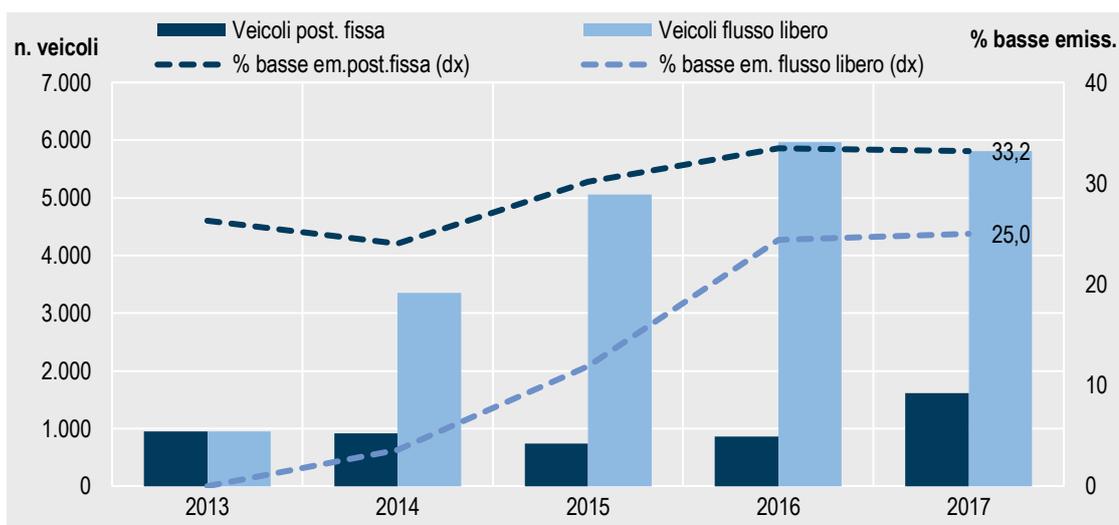
[Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.2.1](https://doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.2.1)

2. L'offerta di car sharing

Nel 2017 i servizi di *car sharing* sono presenti in 31 dei 109 comuni capoluogo (tra cui 12 dei 14 capoluoghi di città metropolitana), mentre nel 2013 le città servite erano 20, tra cui nove capoluoghi metropolitani. I veicoli impiegati sono in tutto poco più di 7.400, fortemente concentrati a Milano e Roma (rispettivamente 44,4 e 27,1%). Fino al 2012, in Italia, il servizio era offerto esclusivamente nella modalità a postazione fissa (*station-based*), che prevede il prelievo e la riconsegna dei veicoli in appositi stalli di sosta ed è tuttora la più diffusa in termini di città servite (28). Il *car sharing* a flusso libero (*free flow*), che consente, invece, di prelevare e riconsegnare i veicoli in qualsiasi stallo di sosta entro un perimetro dato, è comparso sul mercato italiano nel 2013 ed è presente in sette città. Benché meno diffusi, i servizi a flusso libero dispiegano il 78,3% dell'offerta in termini di veicoli, dato che impiegano flotte più numerose e si rivolgono a una platea di utenti più ampia rispetto ai tradizionali servizi a postazione fissa.

⁷¹ Le aree metropolitane corrispondono ai Sistemi locali del lavoro gravitanti su 12 grandi comuni (i 14 capoluoghi delle città metropolitane, meno Reggio Calabria e Messina), e sono suddivise in due domini di stima: l'insieme dei 12 *comuni centro* di area metropolitana e l'insieme di tutti gli altri comuni compresi nei 12 Sistemi locali (*comuni periferia*).

⁷² Gli indicatori sulla domanda di servizi di mobilità condivisa provengono dall'indagine campionaria [Aspetti della vita quotidiana](#). Si considera l'utenza effettiva, ovvero la quota di persone di 18 anni e più che hanno usufruito almeno una volta, nei 12 mesi, del servizio di *bike sharing* o di *car sharing*, come conducente o come passeggero. Gli indicatori sull'offerta di questi servizi provengono dalla rilevazione [Dati ambientali nelle città](#), condotta presso i 109 Comuni capoluogo di provincia o di città metropolitana, e sono diffusi nelle Tavole di dati [Ambiente urbano](#), al cui [Glossario](#) si rimanda per le definizioni.



Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.2.2

VEICOLI NEI SERVIZI DI CAR SHARING E QUOTA A BASSE EMISSIONI, PER TIPO DI SERVIZIO

ANNI 2013-2017, COMUNI CAPOLUOGO DI PROVINCIA/CITTÀ METROPOLITANA (VALORI ASSOLUTI E PERCENTUALI)

In rapporto alla popolazione complessiva dei comuni capoluogo, i servizi di *car sharing* a postazione fissa offrono in media, nel 2017, 0,9 veicoli ogni 100 mila abitanti (1,5 nei capoluoghi metropolitani). Dopo anni di lento declino, il numero dei veicoli impiegati è tornato a crescere dal 2016, raddoppiando in due anni la consistenza delle flotte (+118,3% sul 2015), soprattutto grazie all'apertura di nuovi servizi a Firenze e Catania – città che vantano anche, per questa modalità di servizio, le maggiori disponibilità di veicoli in rapporto alla popolazione (rispettivamente 13,6 e 4,2 ogni 100 mila abitanti). La quota dei veicoli a basse emissioni (elettrici/ibridi o a gas/bi-fuel) impiegati dai servizi a postazione fissa è del 33,2%, in aumento di quasi 7 punti percentuali rispetto al 2013, ma raggiunge il 100% a Torino e Cagliari e in altre nove delle 28 città servite.

I servizi di *car sharing* a flusso libero si caratterizzano per la maggiore dimensione delle flotte (la disponibilità media è di 7,5 veicoli ogni 100 mila abitanti nei capoluoghi metropolitani) e concentrano il 98,3% dell'offerta in quattro città: Torino, Milano, Roma e Bari. Per questa modalità di servizio, la massima disponibilità di veicoli si rileva a Milano (23,1 ogni 100 mila abitanti), seguita da Torino (8,1) e Roma (6,3). Dopo tre anni di fortissima espansione (+530,0% dal 2013 al 2016, in termini di veicoli impiegati), l'offerta del *car sharing* a flusso libero ha conosciuto nel 2017 una prima battuta d'arresto (-2,6% sull'anno precedente). La flessione non ha interessato, tuttavia, le due piazze principali, Milano e Roma, dove l'offerta ha continuato a crescere, anche nel 2017, a ritmo sostenuto (rispettivamente del 16,4 e del 5,3%). Con lo sviluppo dell'offerta, si è ridotto anche il gap fra le due modalità di servizio nell'impiego di veicoli a basse emissioni, inizialmente utilizzati soltanto dagli operatori a postazione fissa. Nel 2017, la proporzione è di un veicolo a basse emissioni ogni quattro nei servizi a flusso libero, contro uno su tre nei servizi a postazione fissa.

Considerando congiuntamente le due modalità di *car sharing*, i capoluoghi metropolitani con maggiore disponibilità di veicoli sono Milano (24,3 ogni 100 mila abitanti), Firenze (13,6), Torino (9,4) e Roma (7,0). Le quote più elevate di veicoli a basse emissioni si rilevano, tuttavia, nelle flotte, assai meno numerose, di Cagliari (100,0% su 48 veicoli), Bari (76,7% su 30 veicoli) e Bologna (50,0% su 60 veicoli).

I servizi di mobilità condivisa nelle città

DISPONIBILITÀ DI VEICOLI PER TIPO DI SERVIZIO DI CAR SHARING NEI COMUNI CAPOLUOGO DI CITTÀ METROPOLITANA

ANNO 2017
(VEICOLI PER 100 MILA RESIDENTI)



Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

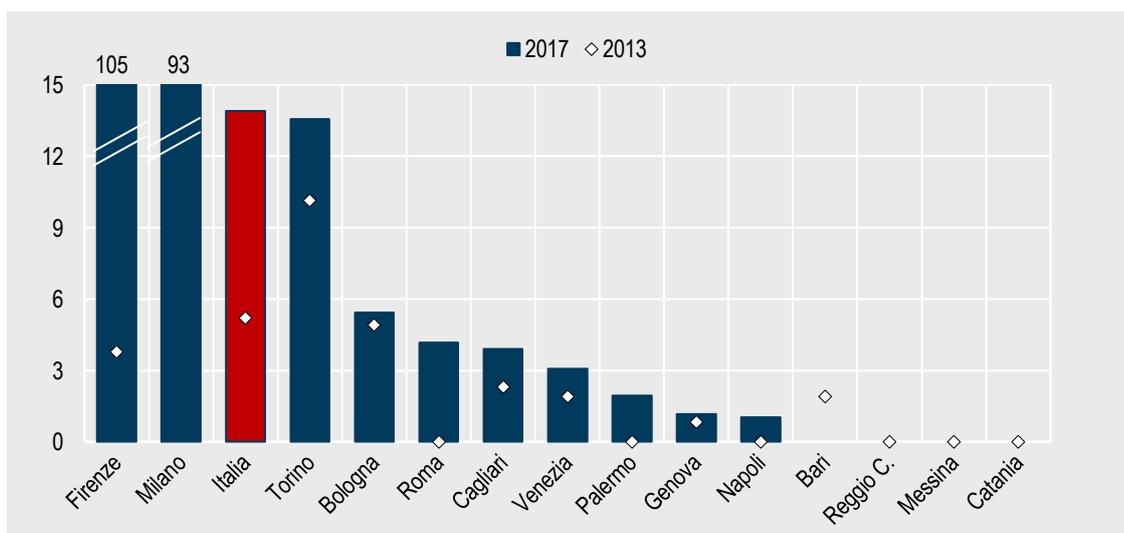
doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.2.3

3. L'offerta di bike sharing e l'infrastruttura ciclabile

I servizi di *bike sharing* sono presenti, nel 2017, in 54 comuni capoluogo, tra cui 10 dei 14 capoluoghi di città metropolitana (in quest'anno il *bike sharing* è ricomparso a Roma ed è stato dismesso a Bari, mentre non è mai partito a Reggio di Calabria, Messina e Catania). Il numero delle città servite è in calo dal 2015: erano allora 59, e 57 l'anno successivo. A questa diminuzione non corrisponde una riduzione dell'offerta, che, al contrario, negli stessi anni è più che raddoppiata, passando da 6 a 14 biciclette ogni 10 mila abitanti, in rapporto alla popolazione complessiva dei comuni capoluogo. Il balzo in avanti dell'offerta, registrato in particolare nel 2017 (+144,9% di biciclette impiegate rispetto all'anno precedente), si deve essenzialmente all'avvio dei primi esperimenti di *bike sharing* a flusso libero in otto città, fra cui Torino, Milano, Firenze e Roma: una modalità che si basa, come nel *car sharing*, sull'impiego di flotte molto numerose. Tra i capoluoghi metropolitani, Firenze e Milano spiccano con 105 e 93 biciclette ogni 10 mila abitanti, ma nessun altro supera la dotazione media dei comuni capoluogo (14). Valori superiori alla media si rilevano, tuttavia, in molte città più piccole, quasi tutte del Nord, e in particolare ad Aosta, Vercelli, Varese, Bergamo, Brescia, Cremona e Pisa (da 20 a 54 biciclette ogni 10 mila abitanti).

DISPONIBILITÀ DI BICICLETTE DEI SERVIZI DI BIKE SHARING NEI COMUNI CAPOLUOGO DI CITTÀ METROPOLITANA

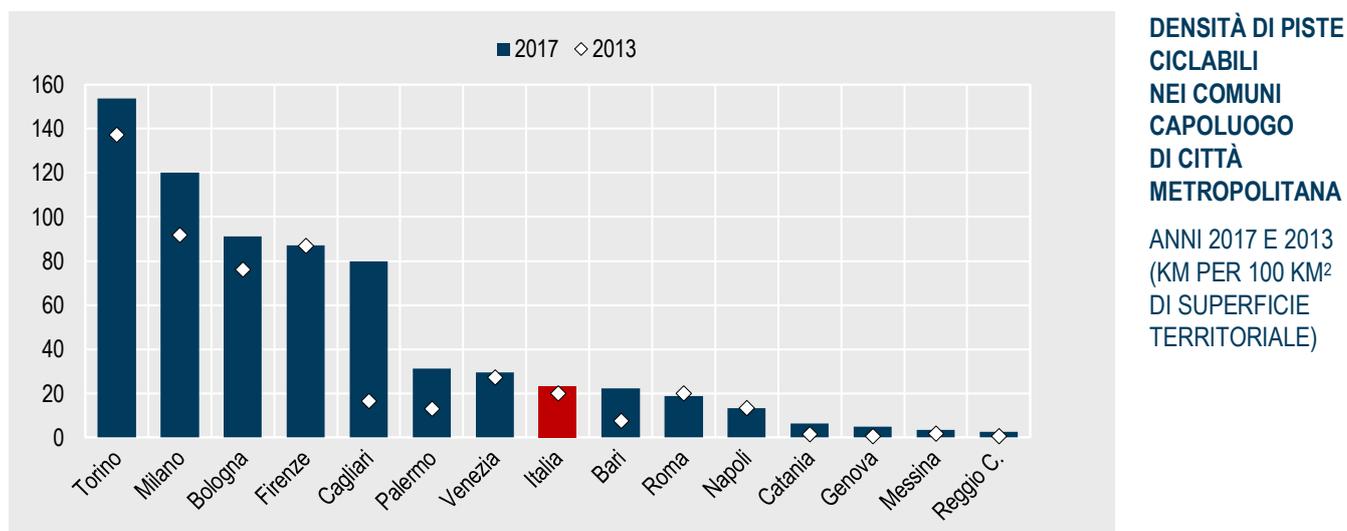
ANNI 2017 E 2013
(BICICLETTE PER 10 MILA RESIDENTI)



Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.2.4

Uno strumento essenziale per la promozione del *bike sharing* (e dell'uso della bicicletta in genere, per gli spostamenti in città) è lo sviluppo di un'adeguata rete di piste ciclabili. Nel 2017, i comuni capoluogo dotati di piste ciclabili sono 101 su 109, tra cui tutti i 14 capoluoghi metropolitani. L'estensione complessiva delle piste è di 4.541 km (di cui 1.196 nei capoluoghi metropolitani) ed è aumentata del 15,4% dal 2013 (+21,7% nei capoluoghi metropolitani). Le città con la maggiore densità di piste ciclabili (oltre 150 km per km² di superficie territoriale) sono Torino, Brescia, Mantova e Padova. Fra i capoluoghi metropolitani, oltre Torino, le densità più elevate si rilevano a Milano, Bologna, Firenze e Cagliari (da 80 a 120 km per km²). Per contro, Roma non raggiunge i 20 km per km² (nonostante conti 243 km di piste ciclabili, il valore più alto fra i comuni capoluogo) e ben 34 città (tra cui Reggio di Calabria e Messina) dispongono sul proprio territorio comunale di meno di 10 km di piste ciclabili, e altre 15 (tra cui Genova, Napoli e Catania) meno di 20. Nonostante i progressi degli ultimi anni, dunque, lo sviluppo dell'infrastruttura ciclabile è ancora insufficiente in molte città italiane, e particolarmente carente nelle grandi aree urbane del Mezzogiorno.



Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.A6.2.5

Note al capitolo 6

6.1 Trattamento dei rifiuti urbani. *Il compostaggio* comprende la digestione anaerobica; *l'incenerimento* comprende il recupero energetico. I dati di Irlanda, Grecia e Cipro si riferiscono al 2017.

6.2 Mobilità ospedaliera. I *ricoveri per acuti* comprendono tutti i ricoveri esclusi quelli nei reparti di "unità spinale", "recupero e riabilitazione funzionale", "neuro-riabilitazione", "lungodegenti" e "residuale manicomiale". *L'indicatore di emigrazione* è definito come: rapporto percentuale tra il numero di dimissioni ospedaliere effettuate in altre regioni da pazienti residenti e il totale delle dimissioni dei residenti nella regione. *L'indicatore di immigrazione* è definito come rapporto percentuale tra il numero di dimissioni ospedaliere di pazienti non residenti e il totale delle dimissioni nella regione. *L'Indice di attrazione* è il rapporto tra la percentuale di immigrazione e la percentuale di emigrazione. Le regioni con indice di attrazione superiore (inferiore) all'unità nella fig. 6.2.3 si collocano sopra (sotto) la bisettrice. Le frecce indicano come si è spostata la regione nei due anni di osservazione. Le regioni più distanti dall'origine degli assi sono quelle con maggiore mobilità ospedaliera interregionale, mentre in prossimità dell'origine le regioni si caratterizzano per minori percentuali di "emigrazione" ed "immigrazione".

6.5 Aree verdi. Nel *confronto tra città metropolitane*, il valore Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana, e il totale delle aree verdi per i Comuni di Torino, Bologna, Roma e Napoli è stato calcolato al netto delle sovrapposizioni tra le aree naturali protette e le aree verdi urbane. Le *Aree naturali protette* sono definite dall'art. 3 della omonima Legge Quadro (L. 6 dicembre 1991, n. 394) e includono le seguenti tipologie di aree a gestione pubblica: parchi nazionali; parchi naturali regionali e interregionali; riserve naturali; zone umide di interesse internazionale; altre aree naturali protette che non rientrano nelle precedenti classi (oasi, parchi suburbani, aree naturali protette di interesse locale o provinciale eccetera), istituite con leggi regionali o provvedimenti equivalenti e aree della rete Natura 2000 (Siti di importanza comunitaria e Zone a protezione speciale, istituite per preservare gli habitat naturali della flora e della fauna selvatica). Il *verde urbano* è il patrimonio di aree verdi, disponibili per ciascun cittadino, presente sul territorio comunale e gestito (direttamente o indirettamente) da enti pubblici. Include Ville, Giardini e Parchi che abbiano interesse artistico, storico, paesaggistico e/o che si distinguono per la non comune bellezza, i parchi, ville e giardini urbani di grandi dimensioni che ad oggi non risultano vincolati, le aree a verde attrezzato (quali i piccoli parchi e giardini di quartiere), le aree di arredo urbano, create per fini estetici e/o funzionali (quali piste ciclabili, rotonde stradali, gli spartitraffico, eccetera), le aree destinate alla forestazione urbana, le aree boschive, il verde incolto (aree verdi in ambito urbanizzato di qualsiasi dimensione non soggette a coltivazioni o altre attività agricola).ricorrente o a sistemazione agrarie, per le quali la vegetazione spontanea non sia soggetta a manutenzioni programmate e controllo; altre tipologie di verde urbano, quali orti botanici, giardini zoologici e cimiteri aree sportive all'aperto. Sono considerate *aree verdi fruibili* quelle disponibili per i cittadini, che si trovano nel territorio comunale dei capoluoghi di provincia, escludendo le aree di arredo urbano, la forestazione urbana, le aree boschive e le aree verdi incolte.

6.6 I servizi culturali e ricreativi. Gli *altri luoghi dello spettacolo* comprendono teatri, cinema, locali per musica e attività sportive.

6.7 Il patrimonio culturale. I *musei* comprendono anche gallerie e/o raccolte d'arte, le *aree archeologiche* anche i parchi archeologici, gli *eco-musei* tutte le strutture inserite in progetti eco-museali.

6.8 L'uso di internet e dei servizi in rete. Le persone con *alta istruzione* sono quelle che hanno conseguito un titolo universitario (livelli 5-8 nella classificazione ISCED 2011), mentre per quelle con *bassa istruzione* il titolo conseguito è al più un diploma di scuola media inferiore (livelli 0-2 nell'ISCED 2011).