

# LE NUOVE DIMENSIONI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

STILI DI VITA, AMBIENTE E INNOVAZIONE: LA MOBILITÀ DEGLI ITALIANI STA CAMBIANDO, MA RISPETTO AD ALTRE REALTÀ EUROPEE LA STRADA DA PERCORRERE È ANCORA MOLTA. DECARBONIZZAZIONE, TRASPORTO COLLETTIVO, CONDIVISIONE, USO DELLA BICICLETTA, VEICOLI ELETTRICI: SERVONO POLITICHE PIÙ AVANZATE PER LE “RIVOLUZIONI” IN CORSO.

MOBILITÀ SOSTENIBILE



La mobilità degli italiani sta cambiando: è quanto emerge dal rapporto Isfort 2018<sup>1</sup>. Gli italiani e le italiane vanno sempre più a piedi e in bicicletta, usano di più il trasporto pubblico e meno l'automobile, che resta però il mezzo decisamente dominante. Gli spostamenti a piedi sono cresciuti dal 17,1% del 2016 al 22,5% del 2017, così come la bicicletta ha raggiunto per la prima volta il 5,1%, quasi 2 punti in più rispetto al 2016.

Il trasporto pubblico ha registrato un leggero incremento passando dal 6,6% del 2016 al 7% del 2017. La quota modale dell'auto scende nel 2017 al 58,6% dal 65,3% del 2016 (quasi 7 punti in meno), tornando ai valori di inizi anni 2000 (tabella 1).

Non mancano le contraddizioni. Siamo praticamente tornati ai valori del 2001 per l'uso dell'auto e il trasporto pubblico è leggermente arretrato. Cresce nel 2018 il numero di auto nonostante un minor uso, segno di una frammentazione ulteriore dei nuclei famigliari, della crescita del numero degli anziani, del fatto che non si rottama l'auto vecchia perché “può sempre servire”. Analoghi risultati si registrano nel Rapporto Mobilitaria 2018 e 2019<sup>2</sup>,

promosso da Kyoto Club e Cnr-Iia, che fa il punto sull'andamento della mobilità e la qualità dell'aria nelle 14 città metropolitane nel decennio 2006-2018 (tabella 2).

Emerge che il tasso di mobilità sostenibile (la somma degli spostamenti a piedi, bicicletta e trasporto pubblico) è inferiore al 40%. Tuttavia, tra il 2012/2013 e il 2016/2017 l'indice è cresciuto di quasi 8 punti a livello nazionale e di circa 5,5 punti nelle aree metropolitane.

Anche nel tempo libero si affacciano nuovi stili di mobilità. Crescono i viaggi in bicicletta, come emerge dal Rapporto Isnart/Legambiente<sup>3</sup>, nonostante un paese ancora immaturo per la ciclabilità quotidiana e il cicloturismo. Secondo il Rapporto le presenze cicloturistiche nel

2018 ammontano a 77,6 milioni, pari all'8,4% dell'intero movimento turistico in Italia, con oltre 6 milioni di persone che hanno trascorso una o più notti di vacanza utilizzando la bicicletta. Le presenze dei cicloturisti sono aumentate del 41% nel quinquennio 2013-2018. In modo analogo crescono viaggiatori e viaggiatrici lungo cammini, percorsi e sentieri, con una rete di cammini nazionale e locale sempre più capillare e cresce la voglia di viaggio lento sulle ferrovie locali e sui treni turistici. I numeri di queste novità sono ancora incerti e di non facile censimento, ma la mobilità dolce e attiva<sup>4</sup> è in grande fermento e crescono progetti, operatori, norme, risorse pubbliche e private destinate a migliorare l'offerta di viaggi *slow* e del turismo esperienziale.

TAB. 1  
MOBILITÀ ATTIVA

Distribuzione percentuale degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato.

Fonte: Rapporto Isfort 2018

	2001	2008	2016	2017	2018
Piedi	23,1	17,5	17,1	22,3	
Bici	3,8	3,6	3,3	5,2	
Moto	5,7	4,5	3,0	3,0	
Auto	57,5	63,9	65,3	58,6	
di cui come passeggero	8,0	7,6	8,5	12,3	
Trasporto pubblico	7,8	6,1	6,6	7,0	
Combinazione di mezzi (e altro)	2,3	4,5	4,6	3,9	
TOTALE	100	100	100	100	

## La decarbonizzazione dei trasporti

Il 25% in Europa e il 26% in Italia delle emissioni di gas serra derivano dal settore dei trasporti e il trasporto su strada ne produce circa il 71%.

Secondo il *Piano europeo di azione per il clima*, sottoscritto anche dall'Italia, le emissioni di CO<sub>2</sub> si devono ridurre del 33% al 2030. La strategia di decarbonizzazione della Ue prevede emissioni zero al 2050. Questo significa per i trasporti italiani che dobbiamo ridurre la CO<sub>2</sub> dai 100 milioni t/anno attuali ai 76,8 milioni t/anno al 2030 e nei 20 anni successivi dobbiamo arrivare a zero emissioni anche nei trasporti (figura 2).

Una sfida davvero molto complessa sia per l'Italia che per l'Europa, come ha sottolineato *Transport & Environment*<sup>5</sup>, che ha analizzato i numeri di questa trasformazione necessaria.

A fine 2018, il governo ha presentato il *Piano nazionale energia e clima*, ora in consultazione, che però non contiene obiettivi stringenti per la parte trasporti, non punta a una crescita significativa della mobilità elettrica da energie rinnovabili e mancano target per la mobilità sostenibile al 2030 per i passeggeri e le merci.

Risulta evidente che la mobilità ha davanti a sé numerose sfide importanti e necessarie: ridurre le emissioni inquinanti e di CO<sub>2</sub>, azzerare morti e feriti sulle strade, migliorare l'accessibilità e la coesione sociale, riqualificare lo spazio urbano, aumentare l'efficienza energetica e puntare su veicoli elettrici a energie rinnovabili.

## Le innovazioni in corso

Dobbiamo recuperare terreno – rispetto alle altre città europee – aumentando l'offerta di trasporto collettivo, l'uso della bicicletta e di veicoli elettrici. Dal 2015 la mobilità urbana ha ricevuto nuovo impulso da Governo e Parlamento, con finanziamenti per circa 3,8 miliardi per il completamento delle reti metropolitane e la realizzazione di tramvie. Finanziato anche un piano complessivo da 3,7 miliardi fino al 2033 per nuovi autobus, approvato con Dpcm a luglio 2019. Per la creazione di ciclovie nazionali e la crescita della bicicletta in città, sono stati destinati 550 milioni di euro. Nella manovra di bilancio 2019, sono stati inseriti gli incentivi per acquistare automobili elettriche o a emissioni di CO<sub>2</sub> inferiori ai 70 grammi

TAB. 2  
MOBILITÀ  
SOSTENIBILE

Tasso di mobilità sostenibile nelle 14 aree metropolitane (percentuale di spostamenti a piedi+bici+mezzi pubblici sul totale).

In **VERDE** le città metropolitane che hanno guadagnato posizioni in graduatoria  
In **ROSSO** le città metropolitane che hanno perso posizioni in graduatoria  
In **GRIGIO** le città metropolitane che sono rimaste stabili in graduatoria

Fonte: Rapporto Mobilitàaria 2019

	Media 2016-2017		Media 2012-2013		Variazione del peso percentuale
	Indice	Posizione in graduatoria	Indice	Posizione in graduatoria	
Milano	48,3	1	43,0	2	5,3
Genova	46,7	2	40,6	3	6,1
Venezia	46,4	3	45,8	1	0,6
Bari	44,1	4	38,1	4	6,0
Torino	42,3	5	35,8	7	6,5
Napoli	40,0	6	36,2	6	3,8
Bologna	39,4	7	29,3	10	10,1
Firenze	39,1	8	33,6	8	5,5
Roma	38,9	9	36,8	5	2,1
Cagliari	36,3	10	29,7	9	6,6
Palermo	34,3	11	27,5	11	6,8
Catania	27,9	12	18,8	13	9,1
Reggio Calabria	24,0	13	14,5	14	9,5
Messina	22,6	14	22,9	12	-0,3
Media città metropolitane	37,9	-	32,3	-	5,5
Media Italia	36,8	-	28,7	-	8,1

di CO<sub>2</sub>/km e, al contrario, un'imposta proporzionale ai gas serra prodotti sulle vetture più inquinanti.

Grandi novità sono in corso o in arrivo nel campo della mobilità, in larga parte legate alla rivoluzione digitale:

- è arrivata la *sharing mobility*, che coinvolge ormai oltre 5 milioni di italiani, anche se si concentra in alcune grandi città. Molto importante sul piano culturale, questo passaggio dall'auto di proprietà ai servizi di mobilità condivisa - si sta diffondendo la micromobilità elettrica, come i monopattini e gli *hoverboard*. Il 27 luglio 2019 è entrato in vigore il decreto ministeriale Mit che consente ai Comuni di emanare regole sperimentali per l'uso entro un anno e che potrà durare massimo due anni, poi si vedrà

- si affacciano i primi servizi Maas (*mobility as a service*), la mobilità come servizio, da cui attingere in modo flessibile, multimodale e mediante app
- il futuro dell'auto è ormai orientato verso il veicolo elettrico e la sperimentazione della guida autonoma. L'automobile è in grande trasformazione e, dopo grandi resistenze, tutte le grandi case produttrici stanno inserendo veicoli ibridi ed elettrici in produzione e insieme ai grandi colossi del web e digitale stanno investendo sull'auto a guida autonoma. Le tre rivoluzioni dell'auto – automazione, elettrificazione e condivisione – potranno trasformare il modo in cui ci muoviamo. Se questa

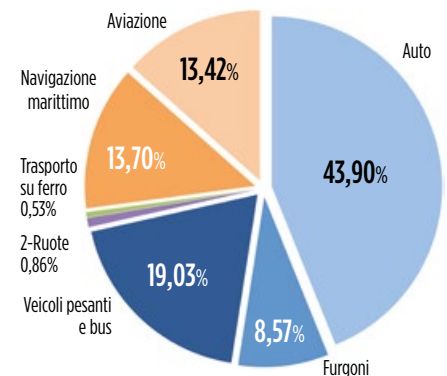


FIG. 1  
EMISSIONI DEL TRASPORTO  
Emissioni del trasporto europeo per settore modale nel 2016.

Fonte: Unfccc, Inventari nazionali di emissioni di gas serra. Elaborazione Transport & Environment.

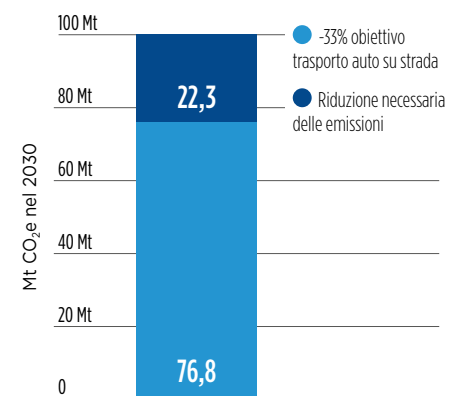


FIG. 2 PROIEZIONE EMISSIONI GAS SERRA  
Proiezione delle emissioni di gas serra del trasporto italiano con la riduzione nel 2030.

Fonte: Transport & Environment.

sarà una cosa buona per l'ambiente e la vivibilità delle nostre città dipenderà dalle scelte che faranno i governi locali e nazionali. È necessario che le auto a guida autonoma siano anche elettriche e condivise, perché nel caso contrario si potrebbe assistere a un considerevole aumento delle emissioni e della congestione. Ma non è ancora sufficiente, se vogliamo che il nostro sistema di trasporti sia realmente sostenibile bisogna attuare anche la "quarta" rivoluzione della mobilità: ridurre il numero di veicoli in circolazione e il loro utilizzo.

Del resto stanno avanzando i *Piani urbani della mobilità sostenibile* delle principali città italiane, una nuova stagione di programmazione dove gli obiettivi di sostenibilità e innovazione sono il cuore delle politiche di mobilità.

**Anna Donati**

Responsabile mobilità Kyoto Club



**NOTE**

<sup>1</sup> Isfort, *15° Rapporto sulla mobilità degli italiani*, con il patrocinio di Agens, Anav, Asstra, 12 novembre 2018.

<sup>2</sup> Anna Donati, Francesco Petracchini, Carlotta Gasparini, Laura Tomassetti, *Rapporto Mobilitaria 2019. Politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle 14 città ed aree*

*metropolitane 2017-2018*, Cnr-Iia, Kyoto Club in collaborazione con Isfort. Aprile 2019.

<sup>3</sup> 1° Rapporto Isnart - Legambiente, *Cicloturismo e cicloturisti in Italia*, Bike Summit 2019, 26 marzo 2019.

<sup>4</sup> <https://mobilitadolce.net/>

<sup>5</sup> [www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org)

**GREEN DEAL, COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA**

**PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE E INTELLIGENTE, RIDURRE DRASTICAMENTE LE EMISSIONI DAI TRASPORTI**

La Commissione europea ha presentato la Comunicazione sul *Green deal* europeo, in cui fissa gli obiettivi di "proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Ue e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze". Il documento ricorda che "le cause del cambio climatico sono globali" e "il *Green deal* non potrà essere realizzato se l'Europa sarà la sola ad agire" ma "l'Europa può usare la sua influenza, esperienza e risorse finanziarie per mobilitare altri paesi".

Il testo analizza la situazione in tutti i settori, dall'agricoltura, all'industria, ai trasporti, indica un percorso iniziale di politiche e azioni chiave e rinvia ai prossimi mesi i provvedimenti legislativi necessari a un concreto piano d'azione con obiettivi al 2030 e al 2050. Lo sviluppo di fonti di energia più pulite e di tecnologie verdi ci consentirebbe di produrre, viaggiare, consumare e vivere rispettando di più l'ambiente. Per la prima volta sarà sancito per legge l'obiettivo della neutralità climatica, che implica emettere meno biossido di carbonio ed eliminare dall'atmosfera quello emesso.

Nella Ue i trasporti rappresentano un quarto delle emissioni di gas a effetto serra e continuano a crescere. Il *Green deal* punta a ridurli del 90% entro il 2050, con il contributo di tutti i settori: strade, ferrovie, trasporto aereo e marittimo, per offrire agli utenti alternative più convenienti, accessibili, salutari e pulite di quelle in uso.

A tal fine è necessario:

- un forte impulso al trasporto multimodale
- favorire trasporti più efficienti e puliti mediante mobilità automatizzata, sistemi intelligenti di gestione del traffico, applicazioni intelligenti e soluzioni di "mobilità come servizio"
- spostare su rotaia o vie navigabili una quota rilevante del 75% delle merci trasportate oggi su strada
- cessare le sovvenzioni per i combustibili fossili e analizzare le esenzioni fiscali in vigore (anche per i carburanti per il trasporto aereo e marittimo)
- estendere lo scambio delle quote di emissione al settore marittimo
- introdurre una tariffazione stradale efficace



- ridurre le quote gratuite assegnate alle compagnie aeree  
 - incrementare l'offerta di carburanti alternativi sostenibili. Entro il 2025 saranno necessarie circa 1 milione di stazioni pubbliche di ricarica e rifornimento per i 13 milioni di veicoli a basse o zero emissioni previsti in circolazione sulle strade europee.

La Commissione proporrà entro il 2021 misure per migliorare la gestione e la capacità delle ferrovie e delle vie navigabili interne e sostenere la multimodalità nel trasporto ferroviario e marittimo.

Nel settore dell'aviazione, l'iniziativa *Cielo unico europeo* dovrebbe ridurre significativamente le emissioni, a costo zero per consumatori e imprese.

Il sistema di trasporto e infrastrutture della Ue sarà adattato a nuovi servizi di mobilità sostenibile in grado di ridurre la congestione e l'inquinamento, specie nelle aree urbane.

Il prezzo del trasporto dovrà essere commisurato all'impatto sull'ambiente e sulla salute.

Per ridurre l'inquinamento, il *Green deal* proporrà parametri più restrittivi per le emissioni inquinanti dai veicoli. Interverrà per regolamentare l'accesso delle navi più inquinanti nei porti della Ue e obbligare le navi attraccate a utilizzare l'elettricità costiera. Analogamente, interverrà per migliorare la qualità dell'aria nei pressi degli aeroporti.

Il documento integrale è scaricabile dal sito [https://ec.europa.eu/info/files/communication-european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/files/communication-european-green-deal_en) (R.M.)