

UNA NUOVA MOBILITÀ URBANA:

più elettrica, più condivisa, più sicura

dall'8 marzo al 9 aprile 2021



La campagna di Legambiente che accende i riflettori sul ruolo che le città italiane possono giocare per una ripartenza più ecologica e sostenibile.



Un anno fa, dopo il primo lockdown, le politiche nazionali nell'ambito della mobilità hanno registrato un'improvvisa accelerazione, complice l'interesse nei confronti di azioni che, in qualche modo, potessero contenere il rischio di contagio, soprattutto durante gli spostamenti quotidiani. Ad oggi, però, risulta evidente come la direzione verso la quale il Paese procede sia cambiata nuovamente. Abbiamo assistito al varo di una serie di misure, quali ad esempio gli incentivi per l'acquisto di nuove auto diesel e benzina e le due deroghe per il blocco degli euro 4, che vanno nella direzione opposta. E neanche il PNRR sembra avere l'adeguata attenzione per la mobilità nelle città e nelle aree metropolitane, teatro di oltre i tre quarti di tutti gli spostamenti.

Anche se non torneremo presto a muoverci come prima, complice l'impoverimento degli italiani e lo smart working, riprenderemo comunque a spostarci. Il modo in cui questo avverrà è strettamente connesso alle nuove politiche urbane, al ridisegno delle strade, alla presenza di nuovi servizi di mobilità e agli investimenti nel trasporto pubblico. L'azione territoriale diventa quindi fondamentale per ribadire l'importanza che gli interventi locali sulla mobilità rivestono nel Recovery Fund.

Le città italiane sono pronte a puntare su una prospettiva green che permetta di rigenerare gli spazi pubblici, di rendere pedonali e ciclabili piazze e strade, di creare giardini e di accogliere una mobilità green, sempre più integrata e capace di creare nuove opportunità. È cruciale, dati alla mano, creare un network tra i capoluoghi italiani per far fronte alla scadenza del *phase out* dei motori a combustione interna, previsto entro il 2030, e per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ fissati dall'Unione Europea al 2030 e al 2050.

Per questo, nasce **Clean Cities, nuova campagna di Legambiente in 15 capoluoghi italiani, da Nord a Sud**, per promuovere con forza una **nuova mobilità urbana**: più elettrica, più sicura e più condivisa, cercando di spingere i processi politici locali verso misure di mobilità sostenibile e rendendo permanenti quelle eventualmente adottate in fase di emergenza.

Lo “stress test” alle città di Clean Cities

Abbiamo sottoposto le 15 città che hanno preso parte alla campagna Clean Cities 2021 ad una sorta di “stress test” per verificarne la resilienza alla “crisi trasporti”. E non ne sono uscite bene, come dimostrano le “pagelle” distribuite ad ogni tappa: Padova (8 e 9 marzo), Milano (10 e 11 marzo), Torino (12 e 13 marzo), Genova (14 e 15 marzo), Bologna (16 e 17 marzo), Firenze (18 e 19 marzo), Ancona (20 e 21 marzo), Perugia (22 e 23 marzo), Roma (24 e 25 marzo), Cagliari (26 e 27 marzo), Pescara (28 e 29 marzo), Napoli (30 e 31 marzo) Bari (1 e 2 aprile), Catania (8 e 9 aprile). Ecco il risultato finale.

Città	Traffico e sicurezza (da 0 a 5)	Politiche al 2030 (da 0 a 5)
Ancona	1	1
Bari	2	1
Bologna	2	3
Cagliari	2	1
Catania	2	0
Firenze	3	3
Genova	2	2
Milano	2	3
Napoli	2	1
Padova	1	2
Palermo	2	1
Perugia	1	1
Pescara	1	1
Roma	0	1
Torino	2	2

Tabella 2. Stress Test: la capacità di risposta è stata misurata come la distanza tra le politiche attuali e quelle da mettere in atto con i fondi europei del PNRR, e gli obiettivi da raggiungere entro il 2030. Elaborazione Legambiente

Male per traffico e sicurezza (incidenti e inquinamento) tutte le città, in particolare Roma, Ancona, Cagliari, Catania, Padova, Perugia e Pescara.

Le uniche appena sufficienti per le politiche attive di risposta (ciclabilità, strade 30, elettrificazione mezzi pubblici e sharing mobility) sono Bologna, Milano e Firenze. Fanno lo sforzo, ma ancora insufficienti, Genova, Padova e Torino. Le altre ancora indietro.

Lo stress test CleanCities mira a misurare la capacità di rispondere alla crisi della mobilità di fronte agli stress causati dalle minacce globali, oggi il Covid, che ci impedisce di spostarci in **sicurezza**, ma anche **l'inquinamento** da traffico (PM10, NO2, conseguenze socio-sanitarie, multe per procedure di infrazione europee) e **cambiamento climatico** (emissioni di CO₂ da trasporto) e le conseguenti **crisi economiche e sociali** del secolo (2008-2013 e odierna).

La capacità di risposta è stata misurata come **la distanza tra le politiche attuali e quelle da mettere in atto con i fondi europei (PNRR) e da raggiungere entro il 2030**, per disporre di un sistema di mobilità e trasporti sostenibili più resiliente, maggiormente capace di risposta, di fronte alle crisi attuali e future.



Muoversi in sicurezza, nelle crisi: la città 15 minuti

Forse le scuole avrebbero potuto rimanere parzialmente aperte, nonostante la pandemia, ma non abbiamo sufficienti mezzi pubblici e autobus per portare in sicurezza e distanziati gli studenti. È un esempio di fragilità. Usiamo troppo spesso auto inquinanti a combustione, anche se lo scorso anno abbiamo percorso il 20% dei km in meno rispetto al 2019. Ci muoviamo troppo poco in bici, anche perché mancano corsie ciclabili e strade a 30 all'ora per viaggiare in sicurezza. Dobbiamo ridisegnare le nostre città perché tutti i servizi essenziali siano raggiungibili a piedi in un quarto d'ora (**"Città 15 minuti"**, come previsto a Milano e Padova). Queste sono le **risposte fondamentali delle città del mondo (New York, Parigi, Londra) dopo la crisi Covid, per poter evitare anche i futuri blocchi del traffico per inquinamento e la crisi climatica (la sfida "zero emissioni" di CO₂).**



Nei centri urbani italiani densi (**Milano, Torino, Bologna, Napoli, al centro di Roma**) la mobilità elettrica, pubblica e condivisa (dal treno al monopattino) è già una realtà economicamente accessibile ai cittadini di tutte le fasce sociali, economica e funzionale più dell'auto privata. Tanto che in questi ambiti urbani diminuisce il tasso di motorizzazione e aumenta la frequenza degli spostamenti quotidiani. **Il numero di spostamenti quotidiani a zero emissioni in queste città oscilla tra il 30 e il 50%** (vedi Report "CittàMEZ" Legambiente-MotusE 2020). Cambiamenti altrettanto radicali della mobilità si registrano nelle comunità (luoghi di lavoro, università, condomini oggetto di politiche di rigenerazione urbana) dove sono state messe a disposizione di tutti servizi innovativi di mobilità sostenibile a disposizione di tutti



(lavoratori, famiglie, clienti). Sono allo stato embrionale e devono trovare impulso nuove politiche di mobility management e di riforma fiscale della mobilità per favorire una rivoluzione della mobilità e del trasporto (ad esempio, oggi è fiscalmente avvantaggiata l'auto diesel in uso esclusivo al quadro aziendale, rispetto al mezzo elettrico condiviso o in sharing).

Nell'anno terribile del Covid (2020) l'Italia ha perso 300.000 abitanti (record di morti e di denatalità!) ma ha aumentato di 300.000 le auto di proprietà. Si è speso **un miliardo di euro in bonus per auto nuove, ma non siamo riusciti a tenere aperti asili e scuole**. Abbiamo chiuso l'anno con quasi 39 milioni di auto e 36 milioni di patenti.

La crisi economica post-Covid, il conseguente impoverimento delle famiglie, porta ad una riduzione degli spostamenti, come già successo negli anni di decrescita 2008-2013. Si tagliano in primo luogo gli spostamenti di piacere e di relazione, si riduce la libertà di movimento. Soprattutto aumentano le ingiustizie, aumenta la popolazione "immobile" (chi fa meno di uno spostamento al giorno) che, durante la scorsa lunga crisi è aumentata dal 17 al 25%. Nel 2019 stavamo appena recuperando il livello di mobilità dell'inizio del millennio, a Milano l'avevamo recuperato, non nelle aree interne. La ripresa della mobilità post Covid avverrà prima nelle città che avranno saputo incrementare l'offerta di mobilità pubblica e condivisa (sharing), che avranno ridisegnato strade e servizi di prossimità ("città 15 minuti", in cui tutto è accessibile a piedi o in bici).

Indicatori di stato: la misura dell'insicurezza urbana

Tutti segni negativi nelle pagelle, perché i nuovi obiettivi di sicurezza, le norme e i target politici che ci stiamo dando a livello internazionale sono **molto più ambiziosi del passato** (ad esempio, i **Millennium Development Goals**):

- ✓ vision zero per gli incidenti stradali: stop morti in strada al 2030, stop feriti gravi (invalidi);
- ✓ trasporti locali a emissioni zero, limiti di rilevanza sanitaria (OMS) per gli inquinanti, -55% emissioni climalteranti al 2030;
- ✓ riduzione dello spazio pubblico riservato alle automobili private (anche elettriche).

Abbiamo riscontrato in tutte le città valori troppo alti di motorizzazione (numero di auto per abitante), di costi sanitari e sociali del traffico e dell'inquinamento (non solo automobilistico). La pandemia ha fortemente aggravato uno stato già grave. Il **tasso di motorizzazione** automobilistica è ben al di sopra (tra il 50 e il 100% in più) di quanto si riscontri [in tante città europee](#).

Nessuna città è senza vittime, tutte riportano troppi feriti sulle strade (tra i 3 e gli 8 feriti ogni mille abitanti all'anno).

Città	N. morti per comune capoluogo ISTAT 2019	N. feriti per comune capoluogo ISTAT 2019
Ancona	1	619
Bari	12	2.464
Bologna	18	2.500
Cagliari	6	682
Catania	15	1.669
Firenze	6	2.891
Genova	23	4.752
Milano	34	10.743
Napoli	22	3.478
Padova	12	1.437
Palermo	26	2.484
Perugia	6	635
Pescara	4	572
Roma	131	15.919
Torino	26	4.345

Tabella 2. Numero di morti e feriti legati all'incidentalità sulle strade dei capoluoghi toccati dalla campagna Clean Cities. Dati ISTAT 2019

INQUINAMENTO



Città	Inquinamento aria (PM10 in microgrammi/m³)	Costi inquinamento (€/ab * anno)	% sul PIL città
ANCONA	24	1.161	4,2
BARI	23	1.011	4,8
BOLOGNA	24	1.781	4,5
CAGLIARI	26	1.441	5,8
CATANIA	23		
FIRENZE	20		
GENOVA	24	1.170	3,3
MILANO	34	2.843	6
NAPOLI	28	844	4,4
PADOVA	34	2.455	7,2
PALERMO	28	748	4,1
PERUGIA	20	1.059	3,8
PESCARA	25	1.203	4,3
ROMA	26	1.589	4,3
TORINO	35	2.076	6,5

Fonte: dati Malaria 2021 e 2020, CE Delf per EPHA 2020, rielaborazione Legambiente

Troppo inquinamento, tutti i valori superano il valore limite indicato dall'OMS (20 microgrammi/m³ secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità), anche nel 2020,



anno in cui abbiamo viaggiato poco – seppure troppo – in automobile. Alti i **costi sanitari e sociali legati all’inquinamento** della città (perdita di anni di vita, ricoveri ospedalieri, giornate di lavoro), che ammontano in tutte dal 4% al 7% del PIL pro capite, come valutato da un [recente studio europeo](#) sull’inquinamento commissionato dall’EPHA a CE Delf. nel 2020. A questi costi, si sono aggiunti i catastrofici danni sanitari ed economici dell’epidemia Covid19. Ed è noto che l’inquinamento, come il Covid, è ragione di aumento delle co-morbilità e di accorciamento della durata della vita. Le crisi climatiche sono alle porte.

Capacità di risposta alle crisi. Troppo bassa

PISTE CICLABILI E STRADE 30 ALL’ORA
NELLE CITTÀ DI CLEANCITIES



Fonte: Legambiente CleanCities. Dati riferiti ai singoli comuni, salvo città metropolitana di Bologna

Piste e corsie ciclabili, strade 30 all’ora, sono una misura della “Città 15 minuti”, che non si ferma nelle crisi. Abbiamo riscontrato una generalmente modesta estensione di **piste e percorsi ciclabili** realizzate sinora (da Ecosistema urbano e PUMS), insufficiente l’implementazione nel 2020, molto lontana dagli obiettivi al 2030, quando tutte le vie a scorrimento veloce delle città dovranno essere dotate di piste o corsie ciclabili.



Città	Km nuove piste e corsie ciclabili 2020	Totale km piste ciclabili 2020	Obiettivo km ciclabili al 2030	% realizzate
Ancona	0	5	70	7%
Bari	4	41	203	20%
Bologna	126	374	969	39%
Cagliari	11	35	80	44%
Catania	0	3	200	2%
Firenze	10	76	150	51%
Genova	30	41	250	16%
Milano	35	255	406	63%
Napoli	8	29	184	16%
Padova	7	175	300	58%
Palermo	2	50	250	20%
Perugia	0	14	80	18%
Pescara	3	36	120	30%
Roma	25	279	1.000	28%
Torino	16	214	270	79%

Tabella 3. Piste ciclabili protette o corsie a priorità ciclabile realizzate nel 2020 e percentuale realizzazione rispetto agli obiettivi 2030. L'obiettivo 2030 è stato indicato sulla base studi PUMS, corretti sulla base della popolazione e dell'estensione e dell'orografia di ogni città. Solo per Bologna ci si riferisce alla Città Metropolitana (come da PUMS).

Troppo poche le strade “30 all’ora”, parzialmente compensate da alcune ma insufficienti aree pedonali e ZTL. Occorre aver presente che con le recenti riforme al Codice della strada introdotte nel 2020, la gran parte delle strade urbane saranno **a 30 all’ora, condivideranno la carreggiata stradale con biciclette e monopattini, ci saranno strade e corsie a priorità ciclabile**. Per ragioni di sicurezza e per ridurre gli spostamenti con i mezzi motorizzati (e ridurre, di conseguenza, l’inquinamento). La grave situazione ambientale e sanitaria impone l’urgenza degli interventi. Entro il 2030, in media, **l’80% delle strade urbane**, dovranno diventare a 30 km/h. Le strade a 50 km/h saranno l’eccezione, non la regola. In questo modo si potranno percorrere in sicurezza anche in bici, monopattino e i marciapiedi saranno finalmente dedicati ai pedoni.



Città	Km di strade a 20 / 30 all'ora realizzate	Obiettivo 2030 strade 20/30 all'ora in km
Ancona	0	280
Bari	3	880
Bologna	68	700
Cagliari	0	480
Catania	19	600
Firenze	135	800
Genova	0	1.100
Milano	158	1.600
Napoli	0	1.000
Padova	21	800
Palermo	0	1.100
Perugia	13	380
Pescara	8	640
Roma	0	3.200
Torino	381	1.700

Tabella 4. La lunghezza delle strade a 20 o a 30 km/h realizzate a fine 2020 e gli obiettivi al 2030, che abbiamo calcolato come l'80% delle vie urbane, escluse quelle a scorrimento veloce. Elaborazione Legambiente.

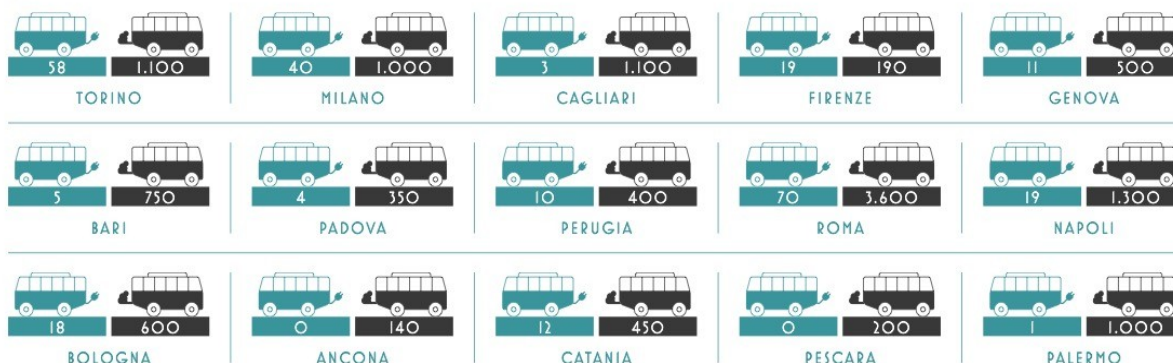
Ancora **insufficiente l'offerta dei mezzi pubblici** (come già riportato sui dossier Ecosistema Urbano e CittàMEZ 2020), al disotto dell'offerta delle città europee e delle necessità di città ad alta densità abitativa come le nostre, spesso con tanti comuni metropolitani mal collegati fra loro. **L'offerta di servizi di sharing mobility, auto e bici, seppure presente da anni, è allo stato iniziale in molte città.** È evidente che l'offerta del trasporto pubblico locale unito allo sharing mobility nei prossimi anni deve aumentare enormemente, sia in città che nelle periferie.

Nel prossimo futuro il **trasporto pubblico in futuro dovrà essere completamente elettrico**, come hanno intenzione le città di Torino, Milano, Bergamo (entro il 2030), e Cagliari (entro il 2035).



ELETTRIFICAZIONE AUTOBUS CITTADINI

Bus elettrici in servizio
 Bus da sostituire con elettrici (sotto euro4)



Tutti bus elettrici a Torino e Milano (entro 2030) e Cagliari (2035)

BUS ELETTRICI DA ACQUISTARE ENTRO IL 2026: 12.580

 >>>>> FIRMA LA PETIZIONE NO ALLO SMOG! >>>>> FIRMA LA PETIZIONE NO ALLO SMOG! >>>>> FIRMA LA PETIZIONE NO ALLO SMOG! >>>>> Segui la campagna su [legambiente.it](https://www.legambiente.it)


Solo le 15 città percorse da Clean Cities hanno in servizio **ancora 12.500 bus a diesel euro 4 o modelli precedenti** (incluso sia il trasporto pubblico che i bus noleggio e quelli turistici), che nel 2026 (orizzonte PNRR del governo) avranno **oltre 18 anni**. Chiediamo che vengano **tutti sostituiti con mezzi solo elettrici**. Non ha alcun senso che l'attuale **PNRR** preveda di usare i fondi europei per acquistare (**solo**) **5.139 autobus per tutta Italia**, ben 2.730 veicoli alimentati **a gas** (GNC o GNL, che inquinano ormai come i diesel), solo 2.051 veicoli a propulsione elettrica e 358 costosissimi bus alimentati a **idrogeno** che non sapremo come alimentare (se non ancora metano fossile).

E poi c'è il traffico privato, ai mezzi vecchi va progressivamente vietata la circolazione, iniziando immediatamente con il blocco per gli "euro1" a benzina e fino a "euro4" diesel, continuando con gli "euro5" entro il 2025. A questi, bisogna aggiungere gli "euro6" nel 2030.

Come altri paesi europei, anche l'Italia deve annunciare la fine della vendita delle auto a combustione entro il 2030-35 al più tardi. Legambiente ha proposto al governo di impegnare **importanti risorse del PNRR per cambiare la mobilità nelle città, per investire nel disinquinamento, nelle città a zero emissioni**. Deve essere l'occasione per aumentare il livello di ambizione delle politiche (PUMS e Piani Clima) e anticiparle all'orizzonte dei nuovi fondi europei (2021-2026).



Le città nel PNRR nazionale, secondo Legambiente:

1. **Ridisegnare lo spazio pubblico urbano** a misura d'uomo e rispettoso dell'ambiente con quartieri car free, "città dei 15 minuti" (in cui tutto ciò che serve sta a pochi minuti a piedi da dove si abita), strade a 30 km all'ora, strade scolastiche, smart city, moderazione della velocità, sicurezza.
2. **Aumentare la dotazione del trasporto pubblico elettrico:** 15.000 nuovi autobus elettrici per il TPL (rifinanziare il Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile a favore di soli autobus a zero emissioni); nuove reti tranviarie per 150 km (o filobus rapid transit); cura del ferro (500 nuovi treni e adeguamento della rete regionale con completamento dell'elettrificazione).
3. **Sharing mobility:** incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5000 km di ciclovie e corsie ciclabili, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli e veicoli a motore.
4. **Piani Clima in ogni comune:** in accordo con il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima, stop alla commercializzazione dei veicoli a combustione interna al 2030 (al 2035 per camion e autobus interurbani) e introduzione nei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile degli obiettivi vincolanti di decarbonizzazione al 2030, almeno del 50%, e la limitazione della circolazione delle auto inquinanti con più di 10 anni.

