



Sostenibilità , studio: auto ancora dominante, mobilità sostenibile a macchia di leopardo

Descrizione

(Adnkronos) – Gli italiani si muovono sempre di più¹ dentro e fuori le città , ma la mobilità sostenibile resta ancora lontana da un livello soddisfacente: cresce, intanto, la domanda potenziale di cambiamento, che le politiche pubbliche possono intercettare. È questa una delle principali evidenze che emergono dalle anticipazioni dell’Osservatorio Audimob di Isfort – Tendenze e prospettive della mobilità degli italiani – presentate oggi in occasione della giornata di apertura di Eco Festival della Mobilità Sostenibile e delle Città Intelligenti.

Lo studio di Isfort evidenzia come nel 2025 il numero di spostamenti giornalieri sia cresciuto rispetto agli ultimi anni (101 vs gli 89 del 2021) ma non i km percorsi, con l’automobile che ha continuato a rappresentarne oltre il 60%, mentre il trasporto pubblico si è fermato sotto il 10%, mostrando ancora difficoltà nel recuperare le posizioni del 2019. Al tempo stesso, è cresciuto il ricorso alle due ruote, sia bicicletta e micromobilità , sia moto. L’Indice di Mobilità Sostenibile (Ims) elaborato da Isfort considerando la quota di spostamenti effettuati a piedi, in bicicletta/micromobilità e con il trasporto pubblico, si attesta nel 2025 al 34%, un valore sostanzialmente uguale a quello registrato nel 2000: in 25 anni, dunque, il livello complessivo di sostenibilità della mobilità degli italiani non ha compiuto significativi passi avanti, ma il quadro appare fortemente differenziato sul territorio e presenta diverse eccezioni virtuose.

Nelle città con oltre 250mila abitanti il trasporto pubblico raggiunge il 18,4% degli spostamenti, oltre il doppio della media nazionale, mentre nei Comuni con meno di 50mila abitanti scende al 4-5%. Parallelamente, il peso dell’auto arriva a sfiorare il 75% nei piccoli Comuni e il 65% nel Mezzogiorno. Un divario che chiama direttamente in causa la capacità di investimento e di programmazione dei territori.

La transizione della mobilità si decide a Bruxelles, ma si fa nelle città (trasporto pubblico, ferroviario, qualità dell’aria e dello spazio) ha sottolineato Matteo Ricci, europarlamentare e vicepresidente della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo – La partita vera è il bilancio europeo 2028-2034: la proposta della Commissione destina ai trasporti meno di 34 miliardi in sette anni, una cifra irrisoria come quella prevista per l’alta velocità (81 miliardi contro i 500 che

servirebbero). Serve poi che Comuni possano accedere direttamente alle risorse, senza filiere. La mobilità sostenibile è giustizia sociale e va garantita. In Europa lavoriamo per rafforzare i diritti dei passeggeri e affinché si continui a finanziare le infrastrutture dei territori. In Italia tutto ciò che passa come una spesa da comprimere, non come un investimento decisivo».

Il divario nelle scelte di mobilità risente anche di fattori generazionali e di genere: la quota del trasporto pubblico è molto più alta tra i giovani 15,4% che nelle fasce di età mature 5,2%, mentre le donne mostrano scelte più sostenibili in particolare per il peso maggiore della mobilità pedonale, dei mezzi pubblici e dell'auto in condivisione sebbene superino di quasi dieci punti percentuali gli uomini nella mobilità dedicata alla gestione familiare (34,2% vs 25,1%). Un altro elemento rilevante registrato dal report riguarda la struttura degli spostamenti. Oltre l'80% dei viaggi avviene entro un raggio di 10 chilometri e l'85% dura meno di 30 minuti. La mobilità degli italiani si conferma quindi sempre più centrata sulla dimensione locale, con implicazioni importanti per le politiche urbane e per la progettazione dei servizi di mobilità. L'auto, inoltre, mantiene un carattere particolarmente pervasivo: viene utilizzata non soltanto per gli spostamenti di lavoro e sulle medie-lunghe distanze, ma anche per la gestione familiare e persino per tragitti di prossimità. Nel 2025 il 27,3% degli spostamenti fino a 2 km è stato effettuato in automobile, un dato che evidenzia ampi margini potenziali per un riequilibrio modale e per favorire modalità di spostamento più sostenibili, con effetti positivi sulla salute, grazie alla maggiore attività fisica e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico.

La trasformazione delle città, peraltro, non riguarda soltanto la mobilità in senso stretto. «La transizione ecologica si gioca anche nelle nostre città, dove si incontrano mobilità, infrastrutture e gestione delle risorse. Non possiamo procedere per compartimenti separati» ha evidenziato Simona Fontana, direttore generale Conai. «Una mobilità più sostenibile, città più efficienti e una gestione corretta dei materiali e dei rifiuti fanno parte dello stesso percorso. Le nostre città devono essere sempre più vere miniere metropolitane che consumano meno risorse perché recuperano e reimmettono nell'economia quelle che già possiedono».

Interessanti indicazioni emergono dall'altro indice fornito dallo studio, la Propensione al Cambio Modale (Pcm), l'indicatore che misura la differenza tra la quota di cittadini che, rispetto all'attuale utilizzo di un mezzo, dichiara di volerlo usare di più e quella di chi vorrebbe utilizzarlo di meno. Nel 2025 questo indice resta negativo per l'automobile (-10,8), mentre è positivo per mezzi pubblici (+13,8) e soprattutto per la bicicletta (+25,2). I dati indicano quindi l'esistenza di una domanda potenziale di cambiamento, ma con una disponibilità molto più marcata verso bicicletta e trasporto pubblico rispetto ai servizi di sharing che comunque crescono di 2,5 punti. Il 23,8% degli italiani dichiara di voler diminuire l'uso dell'auto, contro il 12,9% che vorrebbe aumentarlo; per il trasporto pubblico il 36,3% vorrebbe aumentarne l'utilizzo, a fronte del 9% che vorrebbe ridurlo. Per la bicicletta, invece, il 38,2% vorrebbe utilizzarla di più e appena il 3,9% di meno.

«La propensione al cambio modale ci dice che una parte degli italiani sarebbe disponibile a modificare le proprie abitudini di mobilità» sottolinea Carlo Carminucci, direttore della Ricerca di Isfort. «Il desiderio di cambiare non si traduce automaticamente in un cambiamento dei comportamenti. Occorre creare le condizioni perché la disponibilità espressa dai cittadini possa trasformarsi in scelte concrete».

Per trasformare la disponibilità al cambio modale in comportamenti effettivi, una delle leve individuate è quella dell'integrazione dei servizi di mobilità, anche attraverso le tecnologie digitali. Il tema è

stato approfondito da Giorgio Pizzi, dirigente della Divisione 4 della Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale del Mit, che ha illustrato l'esperienza del MaaS for Italy (la sperimentazione promossa in 13 territori tra città e regioni per accelerare la trasformazione digitale della mobilità in Italia). Il Mobility as a Service è un paradigma che prevede che l'offerta dei servizi di mobilità e trasporto dei vari operatori venga integrata e resa disponibile agli utenti mediante un canale digitale che includa le funzionalità di pianificazione del viaggio ed il relativo pagamento, con la possibilità di acquisire dei pacchetti prepagati. Il progetto MaaS for Italy ha sperimentato tale paradigma avvalendosi di un'infrastruttura centrale abilitante per le piattaforme che erogano i servizi agli utenti e che sia anche di supporto alla governance sul territorio nazionale», spiega Pizzi.

A completare il quadro sul ruolo dell'integrazione dei servizi, Maria Annunziata Giaconia, direttore Operations di Regionale, brand di Trenitalia (Gruppo Fs) che ha sottolineato il percorso intrapreso per rendere il trasporto collettivo sempre più semplice, integrato e sostenibile, attraverso strumenti come il Biglietto Digitale Regionale e il Tap&Tap, lo sviluppo dell'intermodalità e nuovi servizi digitali. Un processo accompagnato dal rinnovo della flotta dice sono circa 1.009 i treni di nuova generazione già consegnati, che diventeranno 1.081 entro il 2027, per un investimento complessivo di 7 miliardi di euro. Treni più efficienti dal punto di vista energetico, accessibili e confortevoli, insieme a servizi sempre più digitali e integrati, contribuiscono a promuovere una mobilità sostenibile, semplificando l'esperienza di viaggio e favorendo il trasporto collettivo».

Il confronto ha evidenziato anche la necessità di superare una visione settoriale degli interventi sulla mobilità sostenibile. Paolo Ruffino, Senior Advisor di Haskoning, ha sottolineato l'importanza di integrare mobilità e trasformazione del territorio, collegando gli investimenti per la mobilità sostenibile alle grandi operazioni immobiliari, urbanistiche e infrastrutturali. Al centro del dibattito anche la necessità di misurare concretamente gli effetti delle politiche di mobilità. Fabrizio Penna, direttore generale Ispra (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) ha richiamato l'importanza di disporre di metodi e strumenti capaci di quantificare i benefici ambientali e sociali degli interventi, dalla riduzione delle emissioni alla minore incidentalità, fino al contenimento dell'inquinamento acustico. Il tema del rapporto tra emergenza climatica, scelte di mobilità e trasformazione dei territori è stato inoltre al centro del contributo di Enrico Giovannini, professore di Statistica economica e Sviluppo sostenibile e direttore scientifico e cofondatore di ASviS, che ha richiamato l'attenzione sulla necessità di valorizzare e condividere le esperienze capaci di tradurre gli obiettivi dell'Agenda 2030 in azioni concrete sui territori, anche attraverso iniziative come la Call ASviS 2026, dedicata alle buone pratiche per lo sviluppo sostenibile.

A Eco si è parlato anche di istruzione ed educazione ambientale, con l'intervento di Vincenzo Mannino, consigliere per il ministro dell'Istruzione e del Merito Giuseppe Valditara, presenti un centinaio di studenti delle classi superiori dei licei romani Avogadro, Giordano Bruno e Montessori. Mannino evidenzia come l'affermazione della centralità della persona è oggi valore guida dell'attività del ministero, un valore che deve essere al centro di ogni innovazione e anche delle politiche di mobilità sostenibile. Negli ultimi anni abbiamo rafforzato la presenza dell'educazione ambientale all'interno delle scuole, con il varo delle nuove linee guida sull'educazione civica, promuovendo anche azioni concrete con iniziative di ecologia pratica volte alla tutela, alla protezione e allo sviluppo del paesaggio».

Sui temi energetici si sofferma, infine, Chicco Testa, presidente Assoambiente: Il mondo oggi dipende ancora dai combustibili fossili e il consumo di carbone continua ad aumentare per soddisfare

bisogni crescenti di elettricit  in diverse parti del mondo. Questa richiesta   destinata in futuro a svilupparsi ulteriormente per esigenze di mobilit  , di raffreddamento e per i data center che si svilupperanno sui nostri territori. Servir  tanta energia che sar  necessario produrre anche attraverso centrali nucleari. Guardando al futuro della mobilit  , non credo sar  possibile per tutti avere un    auto elettrica, ma ritengo che la tecnologia alla spina sar  il supporto pi    1 adatto per le future flotte di auto condivise e taxi a guida autonoma

    

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Settembre 15, 2026

Autore

redazione

default watermark