

NOTIZIE IN RETE

Nr. 399
Del 21 Luglio 2025

Promozione della Salute in Lombardia.

Aggiornamento quindicinale su risorse per lo sviluppo di politiche integrate.

www.promozionesalute.regione.lombardia.it



Tutti per la salute

1.Campagne Internazionali, Nazionali, Eventi	1
2.Corsi, Convegni, Occasioni Formative	2
3.Report, Letteratura Scientifica, Documentazione Tecnica.....	4
4.Bandi	5
5.Notizie dal NIEBP	6
6.Voci di Salute	6
7.Spunti di Salute.....	7
8. Documentazione dal Pratical Health Psychology Blog	7
9.Calendario eventi	8
10.Siti Web	8

1. Campagne Internazionali, Nazionali, Eventi

Giornata Mondiale Contro l'Epatite – 28 Luglio

World Health Organization www.who.it

La Giornata è un'opportunità per intensificare e incoraggiare azioni a livello internazionale sull'Epatite e per evidenziare la necessità di una maggiore risposta per raggiungere gli obiettivi di eliminazione globale di tale malattia entro il 2030. Prevenire le epatiti è fondamentale per proteggere la nostra salute. Le epatiti virali, soprattutto quelle di tipo B e C, possono causare danni molto seri al fegato, come la cirrosi o persino il tumore, spesso senza dare sintomi evidenti per anni. Agire in tempo, quindi, è essenziale evitando complicazioni gravi, riducendo il rischio di trasmettere l'infezione ad altre persone e risparmiando costi elevati sia per il singolo che per il sistema sanitario.

In Italia, il monitoraggio e l'analisi degli aspetti epidemiologici delle infezioni da epatite virale acuta sono svolti dal Sistema epidemiologico integrato a livello nazionale.

Regione Lombardia prevede la somministrazione del vaccino anti Epatite B al terzo mese di vita; il vaccino anti Epatite A per soggetti fino a 14 anni in occasione di viaggio in Paesi ad alta endemia per tale malattia; entrambi sono offerti nel corso della vita per alcune categorie a rischio. Per quanto riguarda l'Epatite C, il Ministero della Salute promuove una campagna di Screening, a cui aderisce anche Regione Lombardia, per soggetti nati tra il 1969 e il 1989. La campagna di screening durerà fino al 31 dicembre 2025. Il test (gratuito) consiste in un prelievo di sangue.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

Per i dati epidemiologici in Italia [qui](#)

Categorie a Rischio Epatite A e B clicca [qui](#)

Per informazioni sullo Screening Epatite C in Lombardia clicca [qui](#)

Notizie in Rete è realizzata dalla SC Servizio Regionale Supporto Piani e Programmi di Promozione della Salute e Attività di Documentazione alla Salute, nell'ambito delle funzioni affidate da DG Welfare di Regione Lombardia in quanto UO a valenza regionale "Promozione della Salute".

World Breastfeeding Week – 1- 7 Agosto

World Alliance for Breastfeeding Action www.waba.org

World Health Organization www.who.int

L'OMS raccomanda e sottolinea l'importanza dell'allattamento al seno in quanto soddisfa per intero i bisogni nutrizionali del bambino nei primi mesi, rinforza il legame affettivo tra madre e figlio e facilita il recupero fisico dopo il parto. La Giornata intende celebrare le mamme che allattano, mostrando al contempo i modi in cui le famiglie, la società, gli operatori sanitari possono sostenerle. Da anni è avviato un percorso comune, insieme a ostetriche, neonatologi, pediatri, operatori sanitari delle ATS, pediatri di famiglia e rappresentanti della sezione italiana dell'UNICEF per promuovere e sostenere l'allattamento al seno sul territorio regionale attraverso la realizzazione di *Baby Pit Stop*, ambienti protetti in cui le mamme si possano sentire a proprio agio ad allattare il loro bambino e provvedere al cambio del pannolino.

Il Protocollo d'Intesa, tra Regione Lombardia e il Comitato italiano per l'Unicef Fondazione ETS, per la promozione del progetto dei "Baby Pit Stop" e la realizzazione di azioni formative congiunte coinvolge le Direzioni Generali Welfare, Cultura, Famiglia, Solidarietà Sociale, Disabilità e Pari Opportunità. Le Parti sono concordi nel diffondere e promuovere iniziative di formazione e aggiornamento rivolte a professionisti del settore sanitario e socio-sanitario, anche all'interno dei Piani formativi regionali di settore; nonché iniziative di divulgazione, di advocacy e marketing sociale sulle tematiche relative alla salute nei primi 1000 giorni di vita.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

Per report e documenti regionali sull'allattamento al seno clicca [qui](#)

2. Corsi, Convegni, Occasioni Formative

I Linguaggi delle Arti per la Cura. Focus su Letteratura, Musica e Arti Visive per il Benessere

11-13 Settembre, Milano e Online

Medicina Narrativa

www.medicinanarrativa.eu

Il Corso è rivolto ai professionisti sanitari e non, che desiderano approcciare altri linguaggi di cura: medici, infermieri, altri operatori sanitari, responsabili degli Uffici Relazioni con il Pubblico, responsabili degli uffici di formazione, direzioni sanitarie, decision makers, rappresentanti di associazioni di pazienti, volontari, arte terapeuti, assistenti sociali, educatori ed esperti in comunicazione. L'obiettivo del corso è rafforzare la conoscenza sugli spazi che inducono benessere nelle persone e come utilizzare e personalizzare i benefici terapeutici dei linguaggi delle arti, per prevenire il burnout.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

DiParola Festival **19-20 Settembre, Ancona**

www.diparolafest.it

La Terza edizione del Festival, organizzato da Officina Microtesti e dall'Associazione Linguaggi Chiari ETS, prevede due giorni di formazione, confronto e ispirazione sul linguaggio chiaro e la comunicazione trasparente, attraverso una Conferenza e dei Workshop pratici. Il Festival si svolgerà in presenza presso la Mole Vanvitelliana ad Ancona.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

Prospettiva Salute **13-14 Ottobre, Bergamo**

www.prospettivasalute.it

Il Congresso, organizzato da ATS Bergamo, AREU Lombardia in collaborazione con ANCI Lombardia Salute, si terrà presso il Centro Congressi Fiera di Bergamo. L'evento rappresenta un'importante occasione per riunire esperti, professionisti e stakeholders del settore sanitario al fine di confrontarsi sui temi più rilevanti e attuali della sanità regionale e nazionale, cercando di progettare e simulare delle soluzioni innovative.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

30th RHN Annual Meeting **26-28 Novembre, St. Pölten (Austria)**

WHO

www.who.int

L'evento, dal titolo "Una salute migliore inizia nelle regioni: costruire ponti, creare soluzioni" riunirà leader sanitari regionali, decisori politici, esperti e professionisti provenienti da tutta la Regione Europea dell'OMS. L'incontro definirà una visione congiunta per rafforzare la governance sanitaria regionale, in linea con il secondo Programma di Lavoro Europeo (2026-2030) e con le esigenze in continua evoluzione delle comunità in tutta Europa.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

La Salute del Lavoratore Straniero **Fino al 31 Dicembre 2025**

Saepe

www.saepe.it

Il Corso FAD, aperto a tutti gli operatori sanitari, è progettato per fornire una comprensione delle normative vigenti e delle problematiche specifiche che riguardano i lavoratori stranieri. Attraverso l'analisi di casi pratici e riferimenti normativi, il corso fornisce le conoscenze per affrontare le sfide legate alla salute e sicurezza di questa categoria di lavoratori. È possibile fruibile della formazione fino al 31 dicembre 2025.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

3. Report, Letteratura Scientifica, Documentazione Tecnica

Urban Mobility Council 2025 – Ripensare la Mobilità Urbana tra Sicurezza, Dati e Inclusione

Il 7 luglio 2025 si è tenuto presso la Triennale di Milano l'evento annuale Urban Mobility Council, il Think Tank promosso dal Gruppo Unipol per stimolare il dibattito sulla mobilità sostenibile del futuro. L'iniziativa ha visto la partecipazione di esperti, accademici e rappresentanti delle istituzioni per discutere sfide e soluzioni legate alla mobilità urbana.

All'incontro è stato presentato il 1° Rapporto The Urban Mobility Council, realizzato con ISFORT. Il documento fotografa l'evoluzione della domanda di mobilità, ancora in calo rispetto al periodo pre-pandemico (-3% rispetto al 2023, -8,5% rispetto al 2019), e sottolinea come il 70% degli spostamenti avvenga in ambito urbano. Tuttavia, l'auto privata resta il mezzo più utilizzato (oltre 50%), mentre il trasporto pubblico copre meno dell'8%, con forti disparità territoriali. I dati rivelano inoltre una crescente disuguaglianza nell'accesso alla mobilità sostenibile e un preoccupante stallo nei progressi sulla sicurezza stradale, con oltre 3.000 vittime nel 2023, in gran parte in ambito urbano.

L'evento, inoltre, è stato occasione per la presentazione di due studi, realizzati rispettivamente dal Politecnico di Milano e dal MIT Senseable City Lab, che hanno esplorato il potenziale dell'intelligenza artificiale per migliorare la sicurezza urbana:

- "RoadSafeAI", presentato dal professor Segio Savaresi del Politecnico di Milano, è un modello predittivo capace di stimare il rischio stradale urbano analizzando immagini della rete stradale e dati telematici (frenate brusche). Testato su Milano, ha dimostrato un'accuratezza superiore al 95%, risultando utile anche in città prive di dati telematici. Questo strumento permette di mappare aree critiche, simulare modifiche infrastrutturali e pianificare interventi mirati.
- La ricerca del MIT guidata da Carlo Ratti, ha dimostrato che il design fisico delle strade influisce sul comportamento dei conducenti molto più della sola segnaletica. Strade strette e dense inducono a rallentare, mentre strade larghe favoriscono velocità più elevate. L'IA è stata impiegata per prevedere il rispetto dei limiti, offrendo supporto agli urbanisti. Lo studio, partito da Milano, è stato esteso anche ad Amsterdam e Dubai.

Durante l'evento è emersa con forza la necessità di ripensare radicalmente il paradigma della mobilità urbana, con un approccio centrato su sostenibilità, inclusione e diritti fondamentali. Il diritto alla mobilità è stato riconosciuto come strumento fondamentale per promuovere l'equità sociale e la partecipazione, oltre che come esigenza concreta, soprattutto per le fasce più deboli della popolazione, che rischiano di essere penalizzate da politiche restrittive prive di alternative reali.

La mobilità del futuro, secondo i relatori, sarà sempre più personalizzata, intelligente e data-driven, ma richiederà anche un forte coinvolgimento delle istituzioni per guidare il cambiamento, promuovere la cultura della sicurezza, e realizzare infrastrutture urbane in grado di condizionare positivamente i comportamenti.

L'Urban Mobility Council ha ribadito l'urgenza di politiche integrate, basate su dati e nuove tecnologie, ma anche sulla consapevolezza che la mobilità non è solo una questione tecnica, ma un tema sociale e culturale. L'obiettivo condiviso è costruire città più sicure, vivibili e a misura di cittadino, dove la mobilità sia non solo un mezzo di spostamento, ma uno strumento di inclusione e qualità della vita.

Rapporto The Urban Mobility Council in allegato

Notizie in Rete è realizzata dalla SC Servizio Regionale Supporto Piani e Programmi di Promozione della Salute e Attività di Documentazione alla Salute, nell'ambito delle funzioni affidate da DG Welfare di Regione Lombardia in quanto UO a valenza regionale "Promozione della Salute".

Esiti CCM Emoticon-Net

Il CCM Emoticon-Net, acronimo di "Every Move On Track: I CONnect!", ha previsto l'ideazione partecipata, con gli stakeholders istituzionali e di comunità, di un intervento personalizzato di promozione di uno stile di vita attivo, mediato dall'utilizzo di una piattaforma tecnologica co-creata. In particolare, ha promosso uno stile di vita attivo attraverso l'uso di un App appositamente sviluppata (emoticon-net) e ora disponibile negli store per aiutare le persone a rimanere attive, offrendo un programma di attività fisica personalizzato e una mappa di luoghi e servizi utili per l'esercizio fisico, come parchi, palestre, o eventi sportivi. Il progetto è stato coordinato da Aress Puglia e ha visto la partecipazione di Puglia, Lazio e Lombardia.

Pagina Pubblica di Progetto CCM Emoticon-Net www.emoticonapp.net

Esiti CCM Foodia-Net

Il Progetto CCM Foodia-Net, coordinato da AReSS Puglia con il coinvolgimento di cinque regioni italiane (Lombardia, Marche, Toscana, Lazio, Puglia), ha sperimentato un modello innovativo di task shifting per la prevenzione del Diabete Mellito (DM) e delle sue complicanze. L'obiettivo è stato quello di promuovere l'educazione alimentare e l'engagement attivo dei cittadini/pazienti, valorizzando il ruolo attivo e collaborativo dei diversi professionisti coinvolti, ~~piuttosto che limitarsi alla trasmissione di conoscenze~~. Ha coinvolto e formato professionisti sanitari e attori "laici" (medici, infermieri, dietisti, farmacisti, insegnanti, associazioni, ecc.) per promuovere un approccio coordinato e transettoriale alla prevenzione, secondo la logica del task shifting; ha co-creato una piattaforma tecnologica per la formazione, il coordinamento tra i partecipanti e la raccolta dei dati. In Lombardia, il progetto ha coinvolto ATS Brianza, ASST Lecco e il Centro EngageMinds Hub dell'Università Cattolica di Milano, promuovendo un approccio condiviso e digitale alla prevenzione.

Portale FoodiaNet www.foodianet.com

4. Bandi

Call to Action Piano Olimpico - Concorso Scuole Ufficio Scolastico Regionale per la Lombardia

www.usr.istruzioneelombardia.gov.it

Regione Lombardia, tramite ATS Milano Città Metropolitana e ATS Montagna, in collaborazione con Fondazione Milano-Cortina 2026, promuove un Concorso rivolto agli studenti delle Scuole secondarie di primo e secondo grado (pubbliche e paritarie) e ai Centri di Formazione Professionale (CFP e IeFP). L'obiettivo è sensibilizzare i ragazzi sui rischi legati al fumo di tabacco e al binge drinking, con riferimento anche alla prevenzione di incidenti stradali, e promuovere attività fisica e movimento, anche in vista delle Olimpiadi Invernali di Milano-Cortina 2026. Gli studenti potranno ideare e realizzare progetti creativi per informare e coinvolgere i coetanei sui rischi del fumo di tabacco e del binge drinking presentando progetti con diverse forme espressive: audiovisive; grafiche; scritte; musicali; altre forme creative a scelta degli studenti.

È possibile partecipare fino al 20 ottobre 2025.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

Team26

Milano Cortina 2026

www.milanocortina2026.olympics.com

Team 26 rappresenta il programma di volontariato per i Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali di Milano Cortina 2026. Il programma è alla ricerca di 18.000 volontari per supportare l'organizzazione in varie sedi di gara e siti ufficiali. Gli studenti universitari possono candidarsi tramite il portale dedicato.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

5. Notizie dal NIEBP

NIEBP - Network Italiano Evidence Based Prevention



[NIEBP - Home](#)

Efficacia degli Interventi Operati da Personale Infermieristico per la Prevenzione delle Cadute negli Anziani sia in Comunità sia nelle Strutture Sanitarie

Gli interventi di prevenzione delle cadute, in comunità o in struttura, possono essere svolti in modo efficace dagli infermieri, i quali sono in grado di rilevare i rischi di caduta, attuare interventi preventivi, applicare interventi correttivi rapidi, identificare i cambiamenti nei pazienti e condividerli con il resto dell'équipe sanitaria. La revisione sistematica valuta la prevenzione delle cadute operata dagli infermieri. Emerge che gli infermieri possono condurre in modo efficace interventi atti a prevenire le cadute degli anziani attraverso interventi educativi, di promozione dell'attività fisica, revisione dei farmaci, valutazione del rischio e gestione dell'ambiente fisico e sociale.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

6. Voci di Salute

Comunicazione per la Salute [Health Communication]

Nella Comunicazione per la salute si utilizzano strategie di comunicazione (es. interpersonali, digitali e con altri media) per informare e influenzare le decisioni e le azioni volte a migliorare la salute.

La comunicazione per la salute può comportare l'integrazione della comunicazione digitale, e di altri media, con tipologie di comunicazione più locali, personali o tradizionali. Una comunicazione per la salute efficace fornisce informazioni credibili e attendibili, che sono accessibili, comprensibili e fruibili da parte dei destinatari a cui sono rivolte.

Per maggiori informazioni sul Glossario OMS di Promozione della Salute clicca [qui](#)

7. Spunti di Salute

Coach di Quartiere

Vita

www.vita.it

L'idea nasce nel 2020 ed è pensata per contrastare situazioni di fragilità economica, culturale e sociale. L'attuazione è resa possibile grazie al coinvolgimento di associazioni di volontariato, scuole, società sportive, fondazioni di comunità, enti di singoli territori. Attraverso l'attività sportiva gratuita nelle aree verdi, dai parchi ai giardini pubblici, e il coinvolgimento di bambini e ragazzi dai 6 ai 13 anni, delle loro famiglie e di coach volontari, dai 16 ai 25 anni, il progetto unisce sport, inclusione e cittadinanza attiva. Ad oggi il progetto è stato attivato a Bergamo, Dalmine, Lodi, Milano Municipio 7 e 8, Parabiago e Legnano; a Modena il percorso è appena partito. Pesaro, Cagliari e Roma sono in fase di attivazione.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

8. Documentazione dal Practical Health Psychology Blog

Costruire Collaborazione tra la Ricerca Comportamentale e la Pratica per Migliorare la Salute

Practical Health Psychology

www.practicalhealthpsychology.com

L'articolo fornisce raccomandazioni pratiche per strutturare interventi comportamentali volti a modificare le credenze negative e migliorare la salute attraverso l'adozione di comportamenti sani e sostenibili. È citato l'esempio di "Stopapp", breve intervento di cambiamento del comportamento che affronta le barriere che i fumatori incontrano nell'accedere ai servizi per smettere di fumare, già ampiamente disponibili. Il programma prevede la riformulazione delle convinzioni che i fumatori spesso hanno sulla natura dei servizi e abbatte le barriere legate alla possibilità di accesso consentendo la prenotazione immediata con promemoria via e-mail e SMS.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#)

9. Calendario eventi

Luglio 2025						
Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
7 Presentazione Progetto PROBEN	8	9	10	11 Rifugi in rosa: La misteriosa Val Salarno	12 Rifugi in rosa: Mostra fotografica "Dai rifugi ai ghiacciai: storie di donne" Sulle tracce di Poeti alpini.	13
14 FAD Il Counseling Motivazionale Breve. Competenze per il Supporto al Cambiamento degli Stili di Vita a Rischio. Edizione 2025 Rivolta a Professionisti della Salute	15	16	17	18 Rifugi in rosa: Atleti al femminile	19 Rifugi in rosa: canto popolare e propedeutica metodo Feldenkrai La Valle onora la sua Santa. Cappello alpino con la penna rosa.	20 Rifugi in rosa: Scienza e intelligenza in rosa.
21	22	23	24	25 SCADENZA BANDI Progetti per la Prevenzione e la Riabilitazione da Dipendenze Patologiche	26	27
28	29	30	31			

Agosto 2025						
Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
				1 Rifugi in rosa: Una Montagna di solidarietà	2 Rifugi in rosa: Uomini e dighe	3 Rifugi in rosa: Un pieno di salute parte dal cuore
4 Rifugi in rosa: Accessibilità in montagna	5	6	7	8 Rifugi in rosa: Gita alle malghe con i veterinari	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	27	28	29	30 Rifugi in rosa: Un grande respiro dalle terre alte	31 Rifugi in rosa: Una camminata al femminile	

Settembre 2025						
Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
1	2 Conferenza Mondiale su Migrazione, Etnia e Salute	3 Conferenza Mondiale su Migrazione, Etnia e Salute	4 Conferenza Mondiale su Migrazione, Etnia e Salute	5 Conferenza Mondiale su Migrazione, Etnia e Salute	6	7 Conferenza Assistenza Primaria
8 Conferenza Assistenza Primaria	9 Conferenza Assistenza Primaria	10 Itinerari di Politiche per la Salute	11 Itinerari di Politiche per la Salute I Linguaggi delle Arti per la Cura	12 Itinerari di Politiche per la Salute I Linguaggi delle Arti per la Cura	13 I Linguaggi delle Arti per la Cura	14
15 Climate Change, Health and Wellbeing Workshop	16 Climate Change, Health and Wellbeing Workshop	17 Climate Change, Health and Wellbeing Workshop	18 SCADENZA INVIO ABSTRACT 31st International Congress of Applied Psychology	19 DiParola Festival	20 DiParola Festival	21
22	23	24 SCADENZA BANDO BeActive EU 2025	25	26	27	28
29	30					

Notizie in Rete è realizzata dalla SC Servizio Regionale Supporto Piani e Programmi di Promozione della Salute e Attività di Documentazione alla Salute, nell'ambito delle funzioni affidate da DG Welfare di Regione Lombardia in quanto UO a valenza regionale "Promozione della Salute".

10.Siti Web

[Promozione Salute Regione Lombardia](#)

[Rete delle Scuole che Promuovono Salute Lombardia](#)

[Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile](#)

[Istituto Superiore di Sanità](#)

[Ministero della Salute](#)

[Guadagnare Salute](#)

[Dors](#)

[Network Italiano Evidence Based Prevention](#)

Se non vuoi più ricevere Notizie in Rete, invia una e-mail a notizieinrete@ats-milano.it

Notizie in Rete è realizzata dalla SC Servizio Regionale Supporto Piani e Programmi di Promozione della Salute e Attività di Documentazione alla Salute, nell'ambito delle funzioni affidate da DG Welfare di Regione Lombardia in quanto UO a valenza regionale "Promozione della Salute".



THE URBAN MOBILITY COUNCIL

RAPPORTO 2025
EXECUTIVE SUMMARY

EXECUTIVE SUMMARY

Il **Rapporto 2025 “Mobilità e politiche per la transizione in Italia”** nasce dalla volontà del Think Tank **“The Urban Mobility Council”** - promosso da Unipol - di offrire al dibattito pubblico uno strumento conoscitivo che descriva in modo esauriente le dinamiche e le innovazioni della mobilità dei cittadini, in particolare in ambito urbano. Il Rapporto, realizzato con il partner scientifico Isfort -Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti - ricostruisce in modo sistematico **i dati fondamentali della mobilità delle persone in Italia e la loro evoluzione**, descrive quindi **le politiche europee e nazionali di rilievo per i trasporti** (le politiche ambientali e la transizione energetica, l'innovazione e la transizione digitale, la pianificazione), dedica infine uno specifico **approfondimento verticale sul grande tema della sicurezza stradale**.

1. La domanda di mobilità

La domanda di mobilità dei cittadini italiani¹ si attesta nel giorno medio feriale a **poco meno di 100 milioni di spostamenti giornalieri** con circa 1 miliardo di km percorsi (passeggeri*km). La **curva della domanda è tendenzialmente in calo**: il dato provvisorio del 2024 stima il 3% di spostamenti in meno rispetto al 2023 e soprattutto l'8,5% di spostamenti in meno rispetto al valore pre-pandemico del 2019.

Le cause del calo della domanda vanno ricercate, tra le altre, nell'invecchiamento della popolazione, nella crescita dei servizi di prossimità e della diffusione delle connessioni digitali che riducono la necessità dei lunghi spostamenti fisici.

In futuro, si stima che il **calo demografico** previsto da Istat - 5 milioni in meno di abitanti al 2044 nello scenario mediano - produrrà una **riduzione del 7% della domanda di mobilità**, con impatti molto differenziati tra le classi di età: - 29% nella fascia 14-19 anni e -21% in quella 20-24 anni, contro il +39% degli over 75.

La **mobilità urbana** rappresenta la quota ampiamente maggioritaria della domanda di mobilità con circa il **70% di tutti gli spostamenti**. La lunghezza media degli spostamenti, tenendo conto di qualsiasi soluzione di trasporto, è pari a poco meno di 10 km, con una amplissima forbice tra il dato dei viaggi extraurbani (25 km) e quello delle percorrenze urbane (3,6 km). La durata media degli spostamenti è di 20 minuti (38 minuti per quelli extraurbani, 17 minuti per gli urbani).

2. I mezzi di trasporto preferiti dai cittadini

I dati relativi ai mezzi di trasporto utilizzati per la mobilità urbana mostrano la netta prevalenza dell'uso dell'automobile e la persistenza nel tempo di questa centralità. Infatti, ben **oltre il 50% degli spostamenti effettuati nelle aree urbane sono soddisfatti dall'auto**: è un dato stabile tra il 2010 e il 2023 (55%). Solo nel 2024 (numeri,

¹ Stimata dall'Osservatorio “Audimob” di Isfort

tuttavia, non definitivi) l'auto sembra perdere qualche punto del suo peso modale. Tra le altre soluzioni di mobilità urbana, le percorrenze a piedi assorbono poco più del 25% della domanda, con una crescita significativa nel 2024 (30,3%); la bicicletta e i mezzi di micromobilità incidono per circa il 5%, la moto oscilla attorno al 4%. **Il trasporto pubblico nel suo insieme (bus, metro, tram, treno ecc.) infine si ferma, nel dato dell'ultimo biennio, poco sotto l'8%**, con una perdita significativa rispetto ai valori pre-Covid (10,1% nel 2019).

La debolezza del trasporto pubblico nella mobilità urbana, tanto più sorprendente se si considera la maggiore difficoltà nell'uso dell'auto nei contesti cittadini dove lo spazio pubblico è meno accessibile e vigono in molti casi limitazioni alla circolazione e al parcheggio, conferma la necessità di un'offerta di servizi più capillare e qualitativamente di livello superiore affinché i servizi stessi siano "competitivi" con l'auto nella disponibilità, nell'affidabilità e nella velocità.

Nel **confronto con i principali Paesi europei** i dati disponibili da Eurostat (aggiornati però solo al 2020 e relativi a tutta la mobilità, urbana ed extraurbana) mostrano che la **centralità dell'automobile** per soddisfare la domanda di mobilità è **una costante**. Escludendo dal calcolo gli spostamenti a piedi e in bicicletta il peso dell'auto è superiore **all'85% nella media europea**, un punto in più del dato italiano; e i valori espressi dai grandi Paesi europei sono del tutto simili, anzi di poco superiori (88,7% per Germania e Spagna, 86% per la Francia).

In Italia le donne mostrano una maggiore propensione alla mobilità pedonale (21,4% di spostamenti contro il 15,7%), anche per effetto del peso delle motivazioni di spostamento per gestione familiare che possono essere soddisfatte con tragitti brevi effettuabili a piedi. Allo stesso tempo l'uso delle "due ruote", bici e soprattutto moto, è significativamente inferiore a quello degli uomini (2,1% contro 6,3%). Quanto alle classi di età, **i giovani e giovanissimi sono caratterizzati dall'uso maggiore dei mezzi pubblici** (15% di spostamenti, quasi il doppio della media), in coerenza con le esigenze di mobilità scolastica, e delle "due ruote" (sia la bici al 6,1%, sia la moto all'8,7%: in entrambi i casi i valori più alti tra i cluster anagrafici). L'auto è ovviamente meno utilizzata dagli under 30, tuttavia la quota spostamenti resta superiore al 50%. **Nelle fasce centrali di età (30-64 anni)** diminuisce il peso della mobilità pedonale e, in piccola misura, del trasporto pubblico, mentre **cresce** molto quello dell'**auto** la cui percentuale sale **al 70%**. Infine, tra gli **over 64 anni** il peso **degli spostamenti a piedi sale al 28,8%** (dieci punti in più della media) l'auto resta in posizione dominante (60,2% di share) mentre crollano le preferenze per la moto (1,6%) e i mezzi pubblici (5,9%).

Esiste una **correlazione negativa tra uso dell'automobile e dimensione dei Comuni**, mentre la correlazione è positiva per i mezzi pubblici. Nei centri più piccoli, fino a 10.000 abitanti, oltre il 60% degli spostamenti dentro i confini comunali vengono effettuati in auto, percentuale che scende di circa 15 punti nelle città più grandi (con oltre 250.000 abitanti). È tuttavia da sottolineare che **anche nelle aree urbane più popolate l'auto resta di gran lunga il mezzo di trasporto più utilizzato** per gli spostamenti interni. Quanto ai mezzi pubblici, vengono utilizzati marginalmente per gli spostamenti urbani nei Comuni fino a 50.000 abitanti (meno del 2%), mentre la quota sale al 17,5% nelle grandi città. Infine, la dimensione dei Comuni incide sull'uso sia della bicicletta, molto più alto nei piccoli centri, sia della moto, all'inverso molto più alto nelle grandi aree urbane.

I modelli d'uso urbano dei mezzi di trasporto sono molto differenziati tra Nord e Sud:

- nelle Regioni del **Nord-Ovest** è (relativamente) **più alto l'uso dei mezzi pubblici** (12,4% degli spostamenti urbani soddisfatti) e, in misura meno spiccata, delle soluzioni di mobilità attiva (piedi, bicicletta);
- il **Nord-Est** è **caratterizzato soprattutto dall'intenso uso della bicicletta** nelle aree urbane (share all'11,8% oltre il doppio rispetto alla media nazionale); la quota del trasporto pubblico è invece inferiore alla media, da sottolineare quindi la differenza rispetto al modello nord-occidentale dovuta, tra le altre ragioni, all'assenza di ampi e densi poli metropolitani della scala di Milano, Torino o Genova;
- il **Centro Italia** evidenzia una **penetrazione relativa piuttosto alta del trasporto pubblico e della moto** (è l'effetto dell'incidenza di Roma nel dato circoscrizionale);
- **nel Sud e nelle Isole il peso dell'auto raggiunge la punta più elevata** (61,9%), mentre bicicletta e mezzi pubblici mostrano la punta più bassa, con valori di quasi 5 volte inferiori al Nord-Est per la bici e di 3 volte inferiori al Nord-Ovest per il trasporto pubblico.

Anche i dati per singole Città metropolitane evidenziano spiccati divari territoriali:

- la **percentuale di spostamenti in micromobilità** (piedi, bici, monopattini) raggiunge il suo picco più elevato nella Città metropolitana di Bari, con il 28,6% degli spostamenti soddisfatti, seguita da Torino, Napoli e Bologna. In coda alla graduatoria sono bassi i dati di Reggio Calabria (l'unica area dove la percentuale scende sotto al 20) Catania e Cagliari;
- il peso dei **mezzi motorizzati individuali (auto e moto) nella domanda di mobilità è ovunque molto alto anche nelle Città metropolitane**, sempre superiore al 60% e in due casi (Catania e Reggio Calabria) superiore al 70%; i bacini con lo share di auto e moto relativamente più contenuto sono Milano (62,3%) e Genova (62%).
- **i mezzi pubblici sono più utilizzati nelle Città metropolitane di Milano**, l'unica area che si avvicina alla quota del 15%, Genova, Bologna e Roma (tutte e tre sopra al 10%). Il dato decresce verticalmente in alcune aree metropolitane del Sud, in particolare scende sotto la soglia del 5% a Messina e Catania.

3. Il peso dei trasporti passeggeri nell'economia e nell'occupazione del Paese

Nel 2024 il settore allargato dei trasporti ha generato un **valore aggiunto** a prezzi correnti pari ad **oltre 125 mld di euro, di cui 98,5 mld nei servizi (78% del totale) e 27,7 mld nell'industria (fabbricazione di mezzi di trasporto)**. Rispetto al 2019 il settore è cresciuto in termini reali, ma meno della metà rispetto alla crescita dell'economia nel suo complesso (+1,56% contro +3,39%). La spinta maggiore è derivata dalla componente industriale della filiera (+3,51%) rispetto a quella dei servizi (+1,05%). Il peso dei trasporti nel valore aggiunto nazionale è stato pari nel 2024 al 6,44%. In termini occupazionali il settore ha raggiunto nel 2024 quasi **1,4 milioni di unità di lavoro** (+1,2% rispetto al 2019), pari al 5,55% del totale nazionale.

Nel 2024 le spese per i trasporti delle famiglie italiane hanno raggiunto i 167,7 mld di euro, ovvero il **13,2% del totale dei consumi**; è la terza macro-voce di spesa, dopo le spese connesse all'abitazione (291 mld) e le spese alimentari (185 mld). In termini reali i consumi per i trasporti sono aumentati del +2,2% nel 2024, ma sono diminuiti del -1,6% nell'ultimo quinquennio. Circa le singole voci, quasi 100 mld sono destinati dalle famiglie alle spese per l'uso di mezzi personali di trasporto (oltre il 60% del

totale), circa 40 mld per l'acquisto di veicoli (25%), altri 20 mld ai servizi di trasporto passeggeri (12%) e infine 3,8 mld al trasporto merci (corrieri ecc.) e servizi postali (restante 2,4% del totale).

Focalizzando l'attenzione sulle sole spese dei cittadini per l'automobile **negli ultimi 25 anni in termini reali** si è registrato un **forte calo dei consumi delle famiglie destinati all'auto** (-22,4% tra il 2000 e il 2024). Si modifica negli anni il paniere specifico di spesa per l'auto: la voce "acquisto e interessi" resta la prevalente con il 32% del totale, ma rispetto al 2000 incide per circa 7 punti in meno. Il 25% delle spese è destinato ai carburanti (21,6% nel 2000) e il 17,7% alle manutenzioni/riparazioni (16,9% nel 2000). Quanto alla voce "assicurazione" si registra una diminuzione costante che fa pesare oggi questa spesa per il 7% del totale, contro il 9,6% di inizio millennio.

4. La mobilità privata

Il **numero di autovetture di proprietà dalle famiglie italiane è uno dei maggiori tra i Paesi europei** in rapporto alla popolazione. Nel 2024 ha superato i 41 milioni di unità e cresce costantemente da inizio millennio: +4,5% rispetto al 2019, +12,5% rispetto al 2010, +26,9% rispetto al 2000. Il **tasso di motorizzazione** ha raggiunto per la prima volta la soglia di **70 auto ogni 100 abitanti** (nel 2000 era sotto 60 auto/100 abitanti). È un dato di circa 12 punti superiore alla media EU-27 e soprattutto **di oltre 10 punti superiore a quello di Francia e Germania** che vantano una tradizione di forte industria automobilistica. Ancora più ampio il divario con la Spagna, i Paesi Bassi e la Svezia (oltre 20 punti in questi ultimi due casi). Il possesso dell'auto si traduce in media in un livello di utilizzazione effettiva del veicolo molto basso. Partendo da valutazioni sui tempi medi di movimento si può stimare che nelle città italiane le auto siano ferme in media per il 93%-95% della giornata. Il tasso di motorizzazione è in media più contenuto nelle grandi aree urbane, ma anche nelle città più grandi resta su livelli molto alti e, sorprendentemente, crescenti. Solo Genova e Milano hanno un indice inferiore a 50 (47,3 e 50,4 rispettivamente). Nel **confronto con i dati del 2015 il tasso di motorizzazione è in crescita in tutte le grandi città**, ad eccezione di Milano (-0,6), con variazioni particolarmente alte a Catania e Torino (oltre 10 punti), Napoli, Roma e Palermo.

In merito alla diversa alimentazione delle autovetture, la fotografia del 2024 evidenzia ancora una nettissima **prevalenza delle motorizzazioni interamente endotermiche**, pari a poco **più del 90% dei veicoli** (42,7% a benzina, 39,8% diesel). Nel 2000 erano il 98,5% quindi il calo è sensibile ma ancora graduale. Le auto circolanti ad alimentazione ibrida (in prevalenza benzina ed elettrico) sono attualmente quasi 3 milioni, il 7% del totale (appena l'1,4% nel 2020). Quanto, infine, alle motorizzazioni elettriche "alla spina" (*full electric* e ibride *plug-in*), sono quasi 280mila (nel 2020 erano poco più di 50mila), dunque ancora una nicchia del parco complessivo (0,7% del totale).

Sono preoccupanti i dati relativi all'anzianità del parco auto. Secondo i dati Istat-ACI attualmente in Italia circolano **10 milioni auto con oltre 20 anni di età**, ovvero un quarto del totale. Questa percentuale è più che raddoppiata rispetto al 2010 (10,5%). L'**età media** dei veicoli stimata da UNRAE è oggi di **12,8 anni contro gli 8,1 anni del 2010**. È evidente che la forte diminuzione delle auto nuove vendute - per molti anni sopra i 2 milioni annui oggi attorno a 1,5 milioni - ha determinato una riduzione del tasso di ricambio del parco esistente e quindi l'allungamento della vita media dei

veicoli circolanti. È tuttavia anche vero, come conferma un recente studio dell'Istat, che esiste una correlazione inversa tra anzianità dell'auto e percorrenze medie: le auto con meno di due anni effettuano in media poco più di 13.000 km/anno contro i circa 4.500 delle auto con oltre 20 anni.

Guardando ai dati di mercato, **nel 2024 sono state immatricolate poco più di 1,5 milioni di auto** in calo sensibile rispetto ai **quasi 2 milioni degli anni pre-Covid**; e i dati dei primi 5 mesi del 2025 non sono incoraggianti (-6% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno). Rispetto alle alimentazioni del venduto si registra un repentino cambiamento delle scelte dei consumatori nell'ultimo quinquennio. In particolare, sono esplose, in termini sia assoluti che relativi, le vendite di veicoli con alimentazioni alternative, soprattutto quelle ibride che da una quota di mercato del 5,7% del 2019 sono salite al 40% nel 2024. Quanto all'elettrico full e ibrido plug-in l'andamento del mercato è stato più incerto dopo la forte crescita registrata nel biennio 2020-2021, sostenuta da politiche pubbliche di incentivazione. Nel 2024 la quota di mercato è scesa al 7,6%, dall'8,6% del 2023, ma nei primi mesi del 2025 è risalita all'8,3%.

Il segmento dei **ciclomotori e motocicli** occupa uno spazio rilevante e **in costante crescita** nel panorama del parco veicolare del Paese. Nel 2024 sono stati registrati **7,7 milioni di "due ruote" motorizzate**, il 2,9% in più rispetto all'anno precedente e soprattutto è un numero praticamente raddoppiato da inizio millennio. A differenza di quanto accaduto nelle auto, la crisi economica seguita alla pandemia è stata più che riassorbita, anzi si può dire che si è verificato un **effetto di sostituzione nei consumi di mobilità privata dei cittadini, dall'auto verso la moto e la bici elettrica**. Infatti, nel 2019 sono stati venduti in Italia 230mila ciclomotori e motocicli, numero che è schizzato a 353mila nel 2024 (+53,5%).

5. Politiche ambientali e la transizione sostenibile

Il ricambio del parco auto verso l'utilizzo di motorizzazioni a minor impatto ambientale e l'uso di carburanti meno inquinanti si confermano come i **pilastri delle politiche ambientali e per la transizione energetica**. In previsione degli obiettivi di neutralità carbonica al 2050 e dello stop ai motori termici nel 2035, la "road map" del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) al 2030 concordato con l'UE² punta -per gli obiettivi di riduzione delle emissioni - sullo sviluppo di motori a impatto basso o nullo e sull'aumento dei consumi di energia rinnovabile. Tuttavia, diverse analisi tecniche sollevano dubbi sulla fattibilità e suggeriscono scenari di convivenza più equilibrati tra auto elettriche e auto a motore tradizionale.

Va sottolineato che la metà degli italiani conferma una robusta **resistenza al passaggio all'auto elettrica**; il 58% di chi abita nelle grandi città continua a ritenere che le auto migliori siano quelle a combustione. Tra le cause di tale giudizio spiccano nell'ordine il maggior costo d'acquisto, la scarsità di colonnine di ricarica, i tempi di ricarica troppo lenti. Il tema dell'autonomia delle batterie sembra invece preoccupare meno del passato gli italiani. Il 37% degli intervistati nelle grandi città considera punto di forza dell'auto elettrica il minor impatto ambientale, ma un buon 22% ritiene che essa non ne abbia alcuno.

² Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) è lo strumento attraverso il quale l'Italia definisce le politiche e le misure per raggiungere gli obiettivi europei in materia di energia e clima entro il 2030. Il PNIEC, quindi, stabilisce gli impegni nazionali per la decarbonizzazione, l'efficienza energetica, le energie rinnovabili e la sicurezza energetica, delineando le azioni da intraprendere.

Molte aree d'Italia presentano lacune nell'offerta di punti di ricarica che costringono gli utenti a percorrere distanze significative per rifornirsi, scoraggiando l'uso di veicoli elettrici verso tali destinazioni ("*range anxiety*"). In particolare, **un terzo del territorio italiano non ha stazioni di ricarica entro 5 km. Più del 40% dei comuni non è ancora dotato di infrastrutture di ricarica** sebbene rispetto al 2023 si rilevi una robusta riduzione di tale percentuale (-47% nel 2023);

A seguito dell'entrata in vigore del **sistema di scambio ETS 2³**, con estensione del mercato dei crediti di emissione ai trasporti stradali al fine di ridurre i rilasci in atmosfera, si stima un effetto di rialzo dei prezzi dei carburanti e conseguenti maggior entrate per le finanze pubbliche che dovranno essere utilizzati anche per mitigare gli effetti del nuovo sistema su famiglie e imprese, e per rendere economicamente sostenibile la transizione energetica. In questa logica è stato costituito un **Fondo Sociale per il Clima** (Regolamento UE 2023/955), con una dotazione iniziale di **7 mld per l'Italia** per accompagnare i cittadini e le imprese più vulnerabili nella transizione energetica e attutire l'impatto del nuovo sistema ETS2. Ogni Paese dovrà presentare un Piano Sociale Nazionale - gestito in Italia dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica (MASE) - con misure di aiuto che per i trasporti dovranno essere orientate principalmente al **sostegno all'acquisto di veicoli a basse e a zero emissioni** (Ecobonus sociale) e alla promozione di servizi di trasporto pubblico e in condivisioni per ridurre la dipendenza dall'auto.

La questione della *transport poverty* mette in evidenza il **nodo cruciale dei costi per la mobilità** che le fasce svantaggiate della popolazione, per ragioni di reddito e/o per ragioni di accessibilità territoriale ai servizi e alle infrastrutture, devono sopportare in misura crescente. La scarsa accessibilità ai servizi di trasporto (trasporto pubblico in particolare) incrementa, per queste fasce svantaggiate di popolazione, la dipendenza dall'uso dell'auto. In prospettiva **l'obbligo al ricambio del parco veicolare delle famiglie volto a migliorare gli standard emissivi rischia di tradursi in una pericolosa e iniqua tagliola economica.**

Sul fronte delle città, particolari **sforzi andranno fatti per recepire la recente Direttiva sulla qualità dell'aria** (Direttiva UE 2024/2881), visti anche i superamenti (2024) nei nostri Capoluoghi metropolitani dei limiti di esposizione dei cittadini su base giornaliera della nuova direttiva per il biossido di azoto (NO₂) e per il particolato (PM₁₀ e PM_{2,5}). Un punto essenziale - ribadito dal recente Piano di Azione Nazionale per il Miglioramento della Qualità dell'Aria - sarà avviare l'elaborazione di strategie mirate per le aree più critiche anche al fine di rispondere alle procedure d'infrazione aperte dall'Unione europea. Il complesso delle politiche incentivanti di regolazione (limitazione della circolazione) e di programmazione urbana (ticket di accesso a ZTL ambientali, zone 30 km, investimenti in prossimità) va verificato sotto il profilo dell'efficacia, rafforzato e rivisto per produrre effetti apprezzabili. In Italia questo potrebbe voler dire **aggiornare le tradizionali misure di limitazione della circolazione per criteri ecologici.** La sfida sarà **rimodellare le scelte di mobilità**

³ Il sistema ETS2 (Emission Trading System 2) è un sistema di scambio di quote di emissioni che entrerà in vigore nell'Unione Europea nel 2027, estendendo il mercato del carbonio ai settori degli edifici, del trasporto stradale e ad altri settori come l'industria energetica, manifatturiera e delle costruzioni. L'obiettivo è ridurre le emissioni di CO₂, e contestualmente utilizzare le maggior entrate derivanti dall'aumento dei prezzi del carburante e del riscaldamento - , dovuto principalmente al fatto che le aziende coinvolte dovranno acquistare quote di emissione di CO₂ per ogni tonnellata di gas serra emessa - per mitigare l'impatto sui cittadini più vulnerabili e finanziare la transizione verso un'economia più sostenibile.

senza imporre divieti indifferenziati che rischiano di generare in futuro diseconomie e oneri a carico dei cittadini.

L'applicazione del dispositivo della **Green Box**, ideato da UnipolTech in partnership con il Politecnico di Milano, va in questa direzione. La Green Box, la cui ricerca è stata recentemente pubblicata sulla rivista scientifica **Nature**⁴, fornisce un contributo alle analisi sulla mobilità urbana grazie all'elaborazione dai dati comportamentali degli automobilisti. Attraverso una **semplice scatola telematica**, dotata di GNSS e IMU⁵, è possibile **calcolare con precisione le emissioni reali di ogni singolo veicolo** basandosi su stile di guida, chilometraggio, velocità. La ricerca si basa su un dataset imponente: oltre 11.000 veicoli e 25 milioni di viaggi effettuati in Italia tra gennaio e settembre 2022.

La metodologia adotta un **processo di misurazione delle emissioni "veicolo-centrico"**, che consente di classificare ciascun veicolo combinando i valori medi derivanti dal modello Classe euro, con informazioni specifiche sul comportamento di guida. In questo modo, il calcolo delle emissioni effettive delle auto – **misurate dell'algoritmo sviluppato dalla ricerca, certificato da Dekra⁶ e brevettato da UnipolTech** – può contribuire al raggiungimento degli obiettivi di emissioni stabiliti per il risanamento della qualità dell'aria.

La ricerca del PoliMi definisce 3 KPI ambientali per ogni veicolo: consumo carburante (Pcons), emissioni di CO₂ (PCO₂), emissioni di NOx (PNOx) e dimostra che **un'auto Euro 4 guidata in modo consapevole può inquinare meno di una Euro 6 guidata male; le emissioni dipendono sia dal comportamento che dalla tecnologia**. Il modello introduce un sistema meritocratico, che premia i comportamenti virtuosi e consente politiche personalizzate, ad esempio l'accesso alle ZTL non in base all'età dell'auto ma alle emissioni effettive, **riducendo così l'onere economico per chi non può permettersi un veicolo nuovo**.

Le implicazioni politiche di questo contributo sono molteplici: si apre la strada a politiche ambientali basate sulla neutralità tecnologica e sul merito comportamentale, non solo su standard omologativi.

6. I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), promossi dall'UE, sono lo strumento per connettere e rendere coerenti le diverse transizioni e spinte innovative con gli obiettivi generali di sviluppo urbano. I PUMS sono obbligatori nei Comuni con oltre 100mila abitanti, ma sono incoraggiati in misura crescente anche nei bacini intercomunali e nei centri con oltre 50mila abitanti. In Italia oltre 200 PUMS sono stati approvati o sono in fase di redazione, tra cui quasi tutti i grandi Comuni e le Città metropolitane. La maggior parte dei PUMS italiani, tuttavia, è stato redatto e adottato nel triennio 2016-2019.

Sono Piani quindi che hanno bisogno di essere aggiornati negli obiettivi, nei target e nelle misure per integrare le nuove priorità politiche dell'UE intervenute nel frattempo (a partire dal Green Deal), nonché per tener conto dei rilevanti

⁴ <https://www.nature.com/articles/s41598-024-76103-8#Sec2>

⁵ GNSS (Global Navigation Satellite System) e IMU (Unità di Misura Inerziale)

⁶ Dekra è una società tedesca che si occupa di testing, ispezione e certificazione. In particolare, effettua i test necessari ai car makers per ottenere il certificato di omologazione europeo

cambiamenti degli ultimi anni nei modelli di consumo e di mobilità dei cittadini (anche per effetto della pandemia e dei successivi scenari bellici), nelle innovazioni tecnologiche e digitali, nell'offerta dei servizi.

7. La sicurezza dei mezzi di trasporto

In Italia i numeri sull'incidentalità stradale tracciano un quadro ancora denso di criticità. Nel 2023 si sono verificati **165.525 incidenti stradali con lesioni (456 al giorno)**, in aumento del +0,4% rispetto al 2022. Nel lungo periodo l'incidentalità è in forte diminuzione (-37,5% rispetto ad inizio millennio), tuttavia nell'ultimo decennio il tasso di incidentalità si è ridotto in misura quasi impercettibile, segno di una difficoltà delle politiche di contrasto ad arginare oltre un certo limite un fenomeno dai **costi sociali altissimi**, quantificati in termini monetari da ACI e Istat per il **2023 in 18 miliardi di euro (1% del PIL)**. Rimane sempre molto alto il numero delle vittime della strada: nel 2023 i morti sono stati 3.039 (120 in meno dell'anno precedente) e i feriti 224.634. Nel primo semestre del 2024 i dati provvisori rilasciati da Istat-ACI evidenziano un lieve peggioramento del quadro dell'incidentalità: i sinistri con lesione alle persone sono aumentati dello 0,9% confronto tra semestri), i feriti dello 0,5% e soprattutto i morti sono stati 1.429, ben il 4% in più rispetto alla prima parte del 2023. Questi numeri ci allontanano dagli obiettivi europei di riduzione dei decessi e dei feriti fissati per l'Italia dall'Unione Europea (767 vittime nel primo semestre del 2030, quindi circa la metà del dato attuale).

Nella UE nel 2023 ci sono stati 20.400 morti per incidenti stradali, l'1% in meno rispetto al 2022. L'obiettivo dell'Unione Europea è di dimezzare le vittime della strada entro il 2030 (rispetto al 2019) e il ritmo attuale di riduzione è inferiore all'obiettivo annuale del -4,5%. Per questa ragione l'UE ha intensificato le misure volte ad aumentare la sicurezza della circolazione stradale. **Nel confronto con l'Europa, l'Italia evidenzia un tasso di mortalità più elevato: 51,5 vittime ogni milione di abitanti contro le 45,4 della media UE 27** (21,8 il dato della Svezia, 33,5 quello della Germania).

La grande parte degli incidenti stradali con lesioni alle persone si registra in ambito urbano (73,3%). La lesività del sinistro in area urbana è più bassa rispetto alle strade extraurbane o alle autostrade (velocità inferiore): infatti, la quota dei feriti scende al 69,4% e soprattutto quella dei decessi al 43,7%. Viceversa, nelle strade extraurbane la percentuale di incidenti supera di poco il 20%, ma le vittime con decesso sono quasi la metà del totale (48,4%).

Le vittime degli incidenti stradali sono in larga maggioranza i conducenti dei veicoli: oltre il 70% dei decessi nel 2023. Il 13,8% sono passeggeri dei veicoli e il restante 16% sono pedoni: 485 vittime in crescita nell'ultimo biennio. In particolare, i pedoni sono utenti vulnerabili della mobilità che nella prevalenza dei casi subiscono l'incidente e sono esposti ad un rischio di lesività molto più alto delle altre categorie di persone in movimento. Secondo quanto riportato dall'annuale Report di ACI-Istat, l'indice di mortalità per i pedoni, pari a 2,6 ogni 100 incidenti per investimento di pedone è 4 volte superiore a quello degli occupanti di autovetture (0,7) e 2,4 volte superiore a quello dei motociclisti (1,6).

Dalle rilevazioni dell'Osservatorio "Audimob" condotte nel 2023, quasi il 90% degli intervistati ritiene molto (36,8%) o abbastanza (51,5%) sicuro lo spostamento in auto. A grande distanza, la seconda soluzione di mobilità ritenuta più sicura è andare a piedi (72% di valutazioni positive di sicurezza); in posizione intermedia si collocano il treno

e la bicicletta, mentre chiudono la graduatoria l'autobus (indice di sicurezza poco sotto il 60%) e la metropolitana (indice ampiamente inferiore al 50%).

Le città sono chiamate a fornire un contributo alla strategia dell'UE per la sicurezza stradale: "zero vittime" al 2050 e il dimezzamento dei morti stradali (e feriti) entro il 2030 sono i target su cui misurare le performance urbane e valutare gli sforzi da compiere. **Nessuno dei grandi comuni risulta in ogni caso in linea con le traiettorie del Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) 2030** il quale deve ancora trovare attuazione in diversi elementi dell'approccio più innovativo o cd. "safety system". Nel confronto di breve periodo (2019-2023) aggravamenti numerici dei decessi si hanno in 9 grandi comuni su 12, con dati particolarmente negativi a Napoli, Milano, Firenze, Roma e Bologna. Solo Genova si attesta su valori target compatibili con il PNSS (da 23 a 15 morti pari a -43%). Migliora invece la situazione sul lato dei feriti con 7 realtà che fanno registrare tendenze positive (una flessione intorno al -10% si registra a Napoli, Messina, Bari, Milano).

8. Proposte di policy

Dal complesso sistema di rilevazioni di dati e informazioni è possibile trarre alcuni indirizzi di policy, contemperando gli obiettivi della transizione energetica e digitale con l'attenzione alla sostenibilità economica e sociale, all'accessibilità e alla sicurezza.

1) COMPORAMENTI DA INCENTIVARE

Promuovere comportamenti di mobilità attraverso un sistema di incentivi e di "moral suasion" - ovvero, politiche di *mobility management* volontarie e condivise, azioni educative e di comunicazione attiva, incentivi monetari come ad esempio sconti tariffari per il trasporto pubblico ecc. - piuttosto che attraverso obblighi e divieti. Il focus va spostato: più incentivi e "nudging"⁷ (persuasione), meno obblighi.

2) SQUILIBRI DA RICOMPORRE

Lavorare sugli squilibri che a vari livelli attraversano e connotano la mobilità nel Paese:

- squilibri territoriali, tra Nord e Sud e tra Centro e Periferie: è necessario potenziare l'offerta e l'accessibilità dei servizi di trasporto pubblico, per la micromobilità e la mobilità condivisa nelle aree periferiche, del Mezzogiorno, a bassa densità e più povere;
- *transport poverty*: promuovere un sostegno alle famiglie più vulnerabili per assicurare il diritto universale alla mobilità (accessibilità ai servizi di trasporto pubblico, contenimento dei costi di mobilità privata).

3) TRANSIZIONI DA RENDERE PIU' GRADUALI

Utilizzare le opportunità offerte dai dati e dalle tecnologie per rendere i processi di transizione socialmente inclusivi (ad esempio l'applicativo della Green Box per misurare e incentivare i comportamenti virtuosi di guida rendendo più equi e sostenibili gli obiettivi di decarbonizzazione).

⁷ La teoria del "nudge" (o "spinta gentile") sostiene che è possibile influenzare positivamente le decisioni e i comportamenti delle persone attraverso piccoli interventi, detti "nudge", che non limitano la loro libertà di scelta. Questi interventi possono essere suggerimenti, incentivi positivi o aiuti indiretti, e sono efficaci quanto o più di imposizioni dirette, come leggi o regole.

4) SICUREZZA DA INCREMENTARE

Incentivare comportamenti di guida più responsabili; progettare le infrastrutture stradali in un'ottica *afeti first*; utilizzare la tecnologia e l'IA per valutare preventivamente l'impatto di interventi urbanistici a supporto della pianificazione urbana.

5) PIANIFICAZIONE DA RAFFORZARE

Rafforzare gli strumenti di pianificazione della mobilità, a partire dai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), estendendo l'uso dei Piani e aggiornando obiettivi, contenuti e metodologie alla luce dei nuovi bisogni della domanda e delle nuove opportunità di offerta (servizi, tecnologie, infomobilità).

Un progetto di



In collaborazione con

