

Mobility poverty

Un fenomeno da indagare

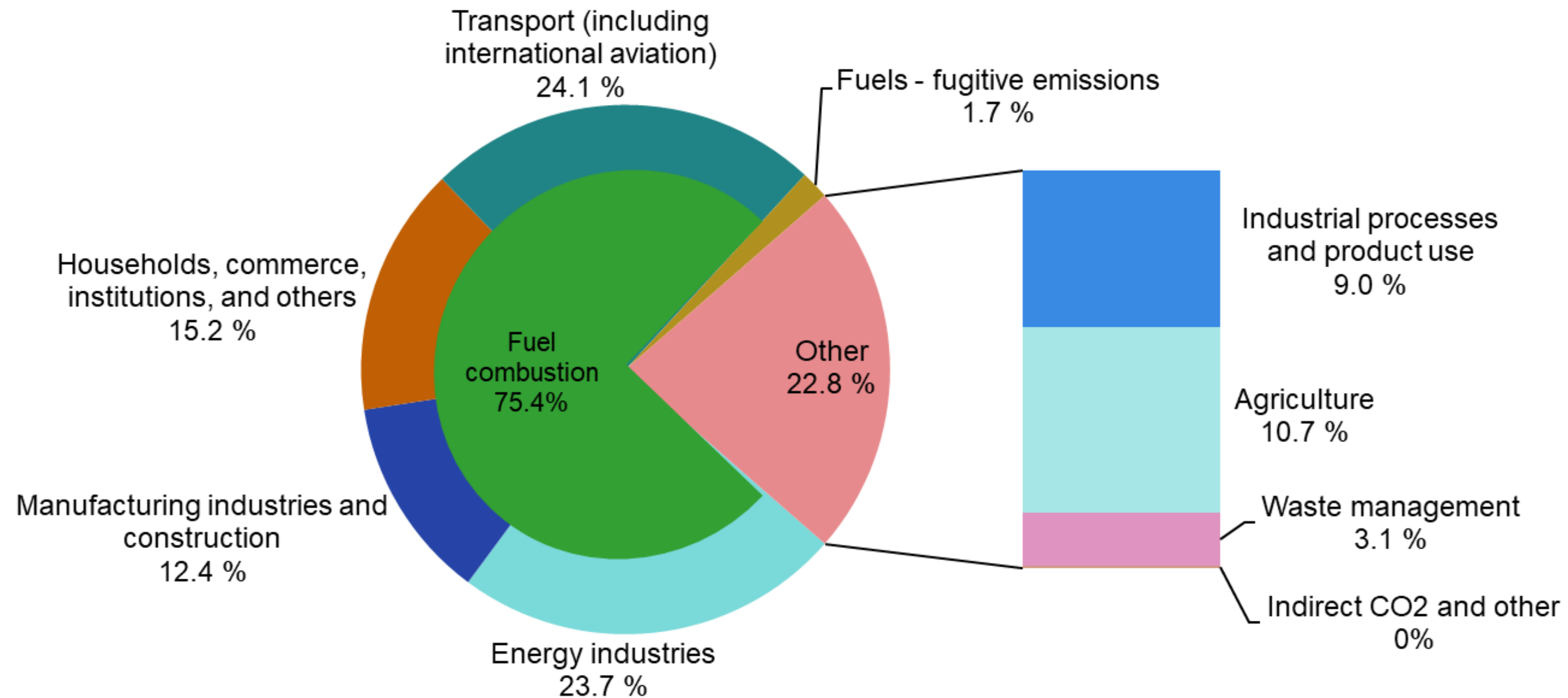
Simone Nuglio

Coordinatore Ufficio Nazionale Mobilità, Legambiente

Il cambiamento climatico, "*Cronaca di una morte annunciata*"

(Gabriel Garcia Marquez, 1981)

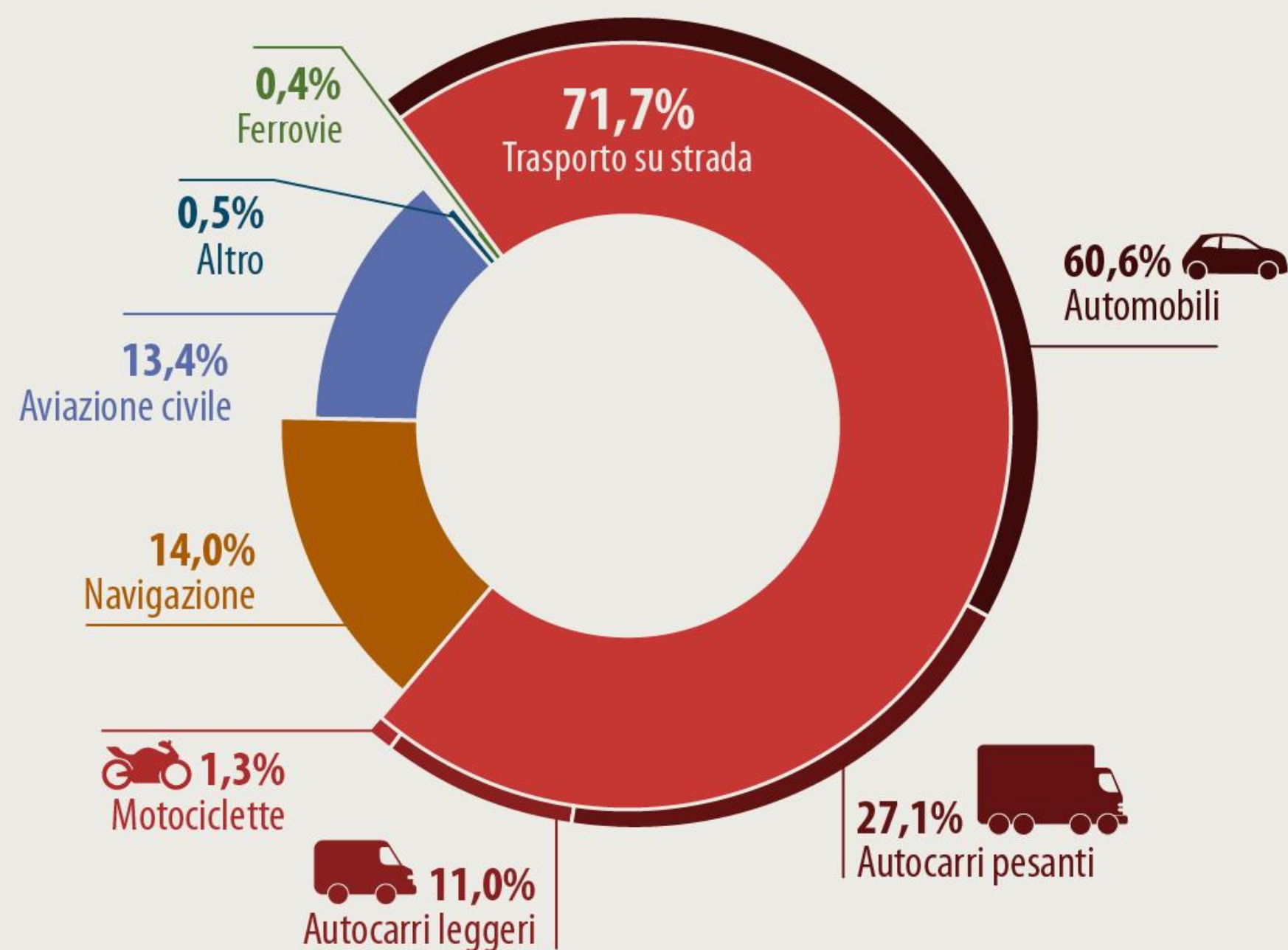
Greenhouse gas emissions by source sector, EU, 2021



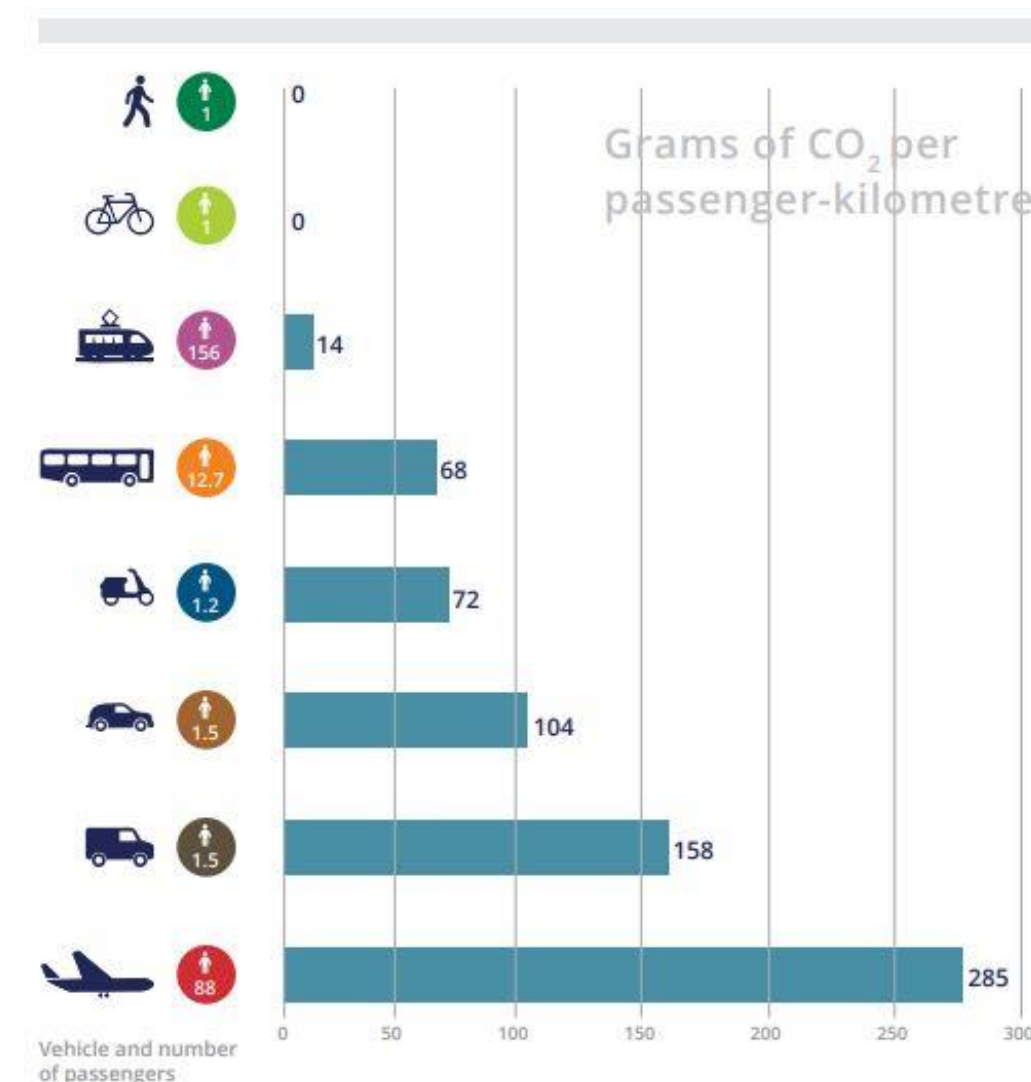
Source: EEA, republished by Eurostat (online data code: env_air_gge)

EMISSIONI PRODOTTE DAI TRASPORTI NELL'UE

Ripartizione delle emissioni di gas serra per modalità di trasporto (2019)



Fonte: Agenzia europea dell'ambiente, 2022



Perché abbiamo poco tempo?



Perché traghuardare le azioni al 2030?

- European Green Deal 2050
- Inoltre, **il pacchetto legislativo Fitfor55 varato nel 2022** fissa un traguardo importante al 2030, anno in cui gli stati membri dovranno ridurre del 55% le proprie emissioni rispetto al 1990. Come noto, peraltro, il Fitfor55 nel suo quadro definisce uno stretto parallelismo tra le emissioni climalteranti e quelle inquinanti, preparando di fatto, attraverso gli standard sulle emissioni dei veicoli, il tanto discusso **phase-out dei motori a combustione interna**.
- Ancora, nel 2030 l'Unione si doterà di una **nuova direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD)** che potrebbe prendere come riferimento le soglie limite di esposizione suggerite dall'OMS che, di fatto, dimezzerebbero i parametri attuali. Inoltre, questo potrebbe comportare **ulteriori procedure d'infrazione** al Paese

A che punto siamo?

Una tempesta perfetta???





**CITTÀ
2030**
COME CAMBIA LA MOBILITÀ



LEGAMBIENTE

Non ci può essere transizione ecologica senza un profondo cambiamento delle città: occupano il 4% della superficie europea, ospitano il 75% dei suoi abitanti e sono responsabili di oltre il 70% delle emissioni complessive di CO₂. Sono il nodo cruciale da cui partire per cambiare davvero il Paese.

Con la campagna itinerante Città2030, Legambiente prenderà in esame il percorso che i principali capoluoghi italiani hanno intrapreso per arrivare pronti alle scadenze del 2030, come la nuova direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD), il taglio delle emissioni così come previsto dal Fitfor65 e il dimezzamento delle vittime della strada.

**DAL 4 FEBBRAIO
AL 18 MARZO 2025**
save the date

Itinerario

- 04-14/02 Milano
- 11-12/02 Genova
- 13-14/02 Firenze
- 14/02 Prato
- 22/02 Modena
- 24/02 Bologna
- 27/02 Torino
- 28/02 - 01/03 Padova
- 28/02 - 01-02/03 Perugia
- 05/03 Pescara
- 06/03 Trieste
- 07/03 Napoli
- 07-08/03 Messina
- 07-08/03 Olbia
- 10/03 Avellino
- 13/03 Reggio Calabria
- 14/03 Brindisi
- 17-18/03 Roma

Media partner **nuova ecologia**

Seguici su [legambiente.it](https://www.legambiente.it)





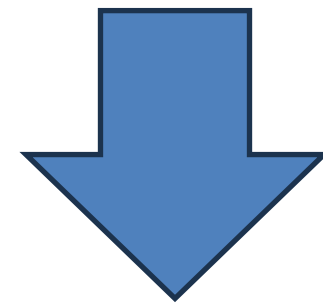
L'impatto sulla salute degli italiani

- Italia primo Paese europeo per morti premature correlate all'inquinamento atmosferico
- I costi dell'inquinamento dell'aria incidono sul portafoglio degli italiani più che nel resto d'Europa.
- Ricoveri ospedalieri, perdita di benessere, impatti indiretti sulla salute e, quindi, riduzione dell'aspettativa di vita.
- Fattori che fanno la somma del costo sociale, una spesa che per gli italiani ammonta a un **costo medio di €1400 pro-capite**, equivalente a circa il 5% del PIL.
- In Europa, invece, la stima è più bassa e si aggira intorno a quota **€1250** per una percentuale del 3,9%



Un modello di mobilità fondato principalmente su un'unica soluzione

- **Il più alto tasso di motorizzazione dell'UE:** 694/1000ab, contro media UE 671/1000ab



Modal share 80% viaggi e 70% pass/km

- **Neutralità tecnologica:** dibattito centrato solo sulla crisi del prodotto automobile, e non sulla necessità di nuovo paradigma di mobilità che includa naturalmente ANCHE l'auto (BEV)

Scusate il ritardo...



Ferrovie suburbane: **Germania 2000 km** vs **Italia 740 km**



Metropolitane: **Madrid 291km** vs **Italia 256 km**



Tramvie: Germania 2044,5km

Francia 878,2 km

Russia 2400 km

Italia 379,4 km

Tagli economici

MEF 2009
6,2 mld

MEF 2024
5,2 mld

13,5 mld

Ponte sullo Stretto

COS'È L'OSSERVATORIO



...un'indagine **nazionale**
integrata da
approfondimenti specifici
rispetto alle **aree**
metropolitane di:



MILANO



TORINO



BOLOGNA



ROMA



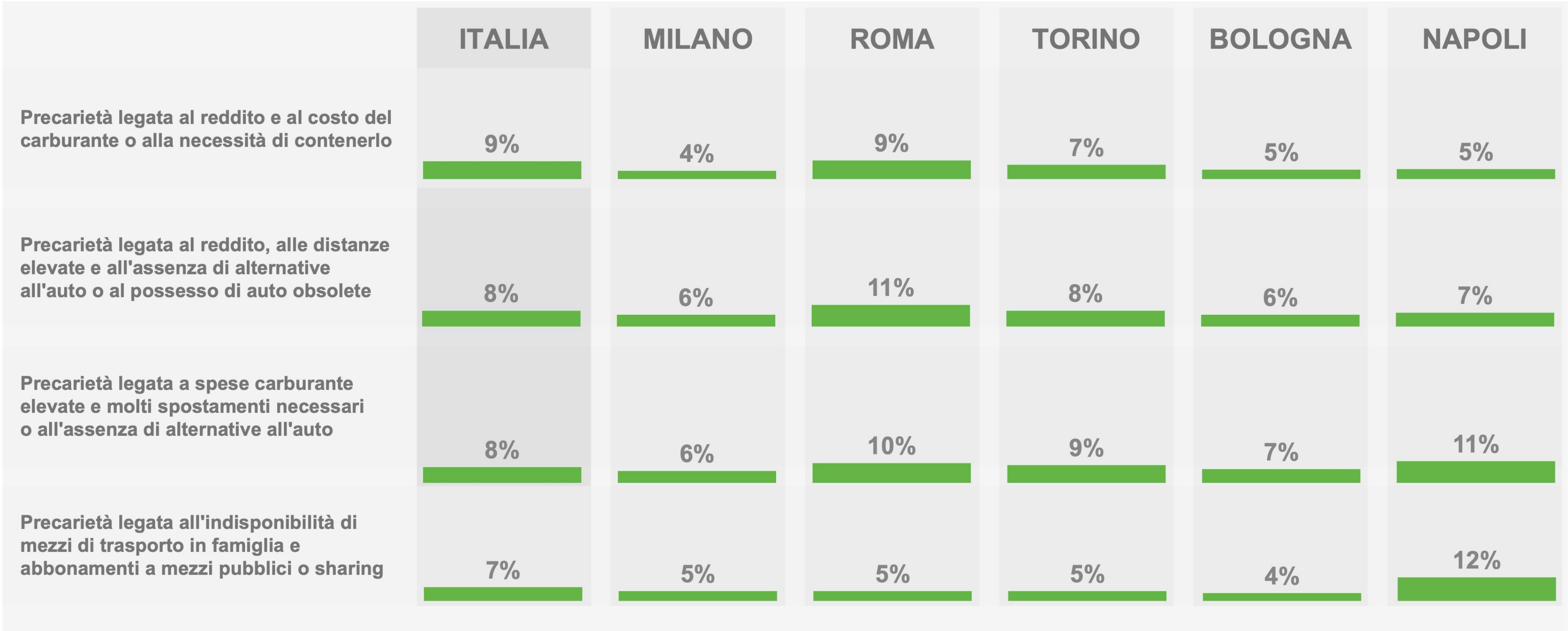
NAPOLI

GLI INDICATORI DI PRECARIETÀ



LEGAMBIENTE

% RISPONDENTI CHE SI TROVANO IN CIASCUNA CONDIZIONE



■ ALMENO 1 ASPETTO O ENTRAMBI GLI ASPETTI

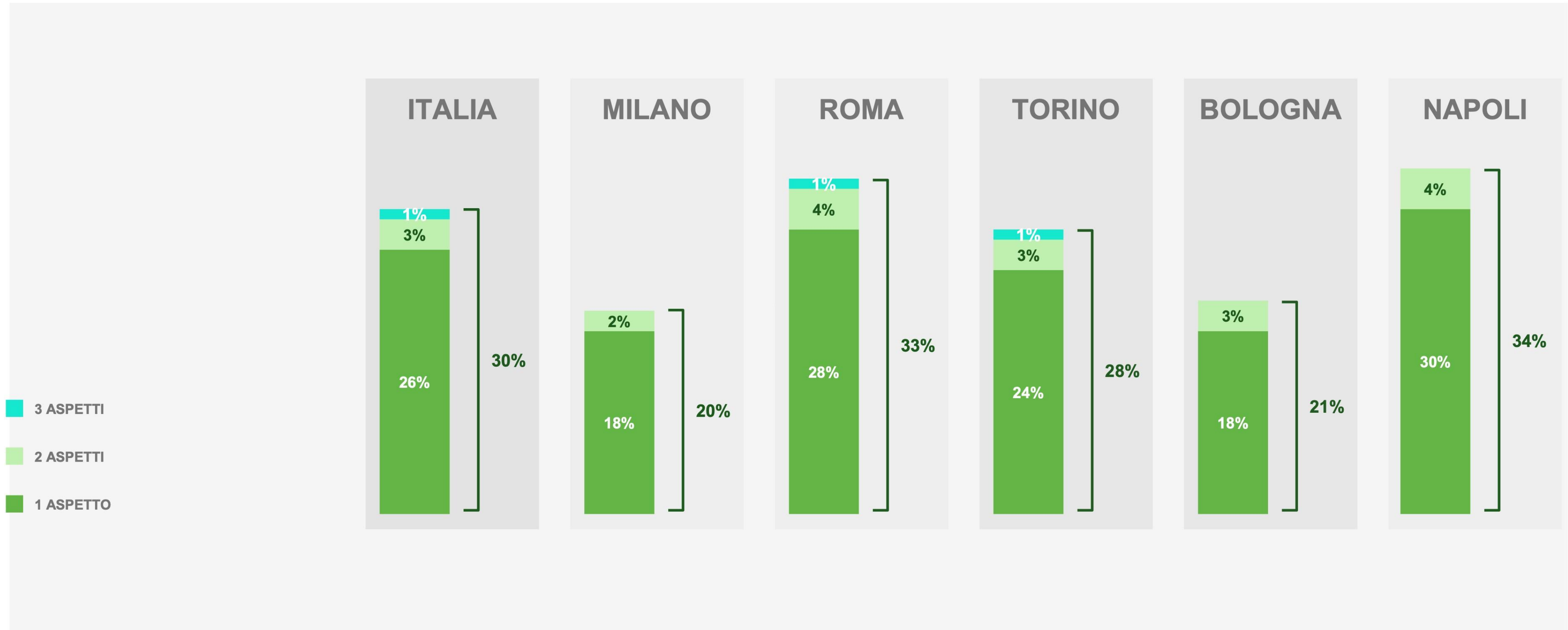
Base: Totale intervistat

PRECARIETÀ TOTALE

% RISPONDENTI CHE SI TROVANO ALMENO IN UNA CONDIZIONE DI PRECARIETÀ' DELLA MOBILITÀ



LEGAMBIENTE

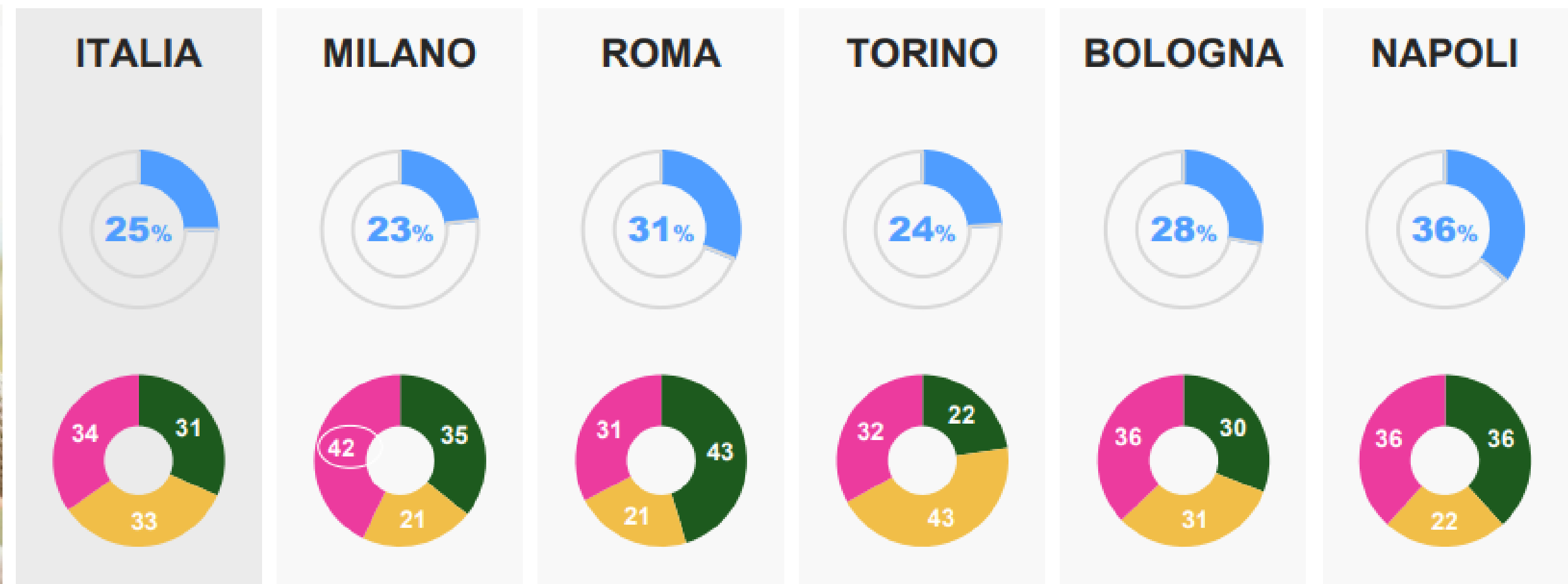


Base: Totale intervistat

Valori in %

RINUNCIA USCITA DI PIACERE PER DIFFICOLTÀ NELLO SPOSTAMENTO

■ % di chi ha dovuto rinunciare a una opportunità di lavoro



■ TEMPI DI SPOSTAMENTO:
troppo lunghi per raggiungere quella sede

■ COSTI:
(mezzi privati, pubblici, sharing)

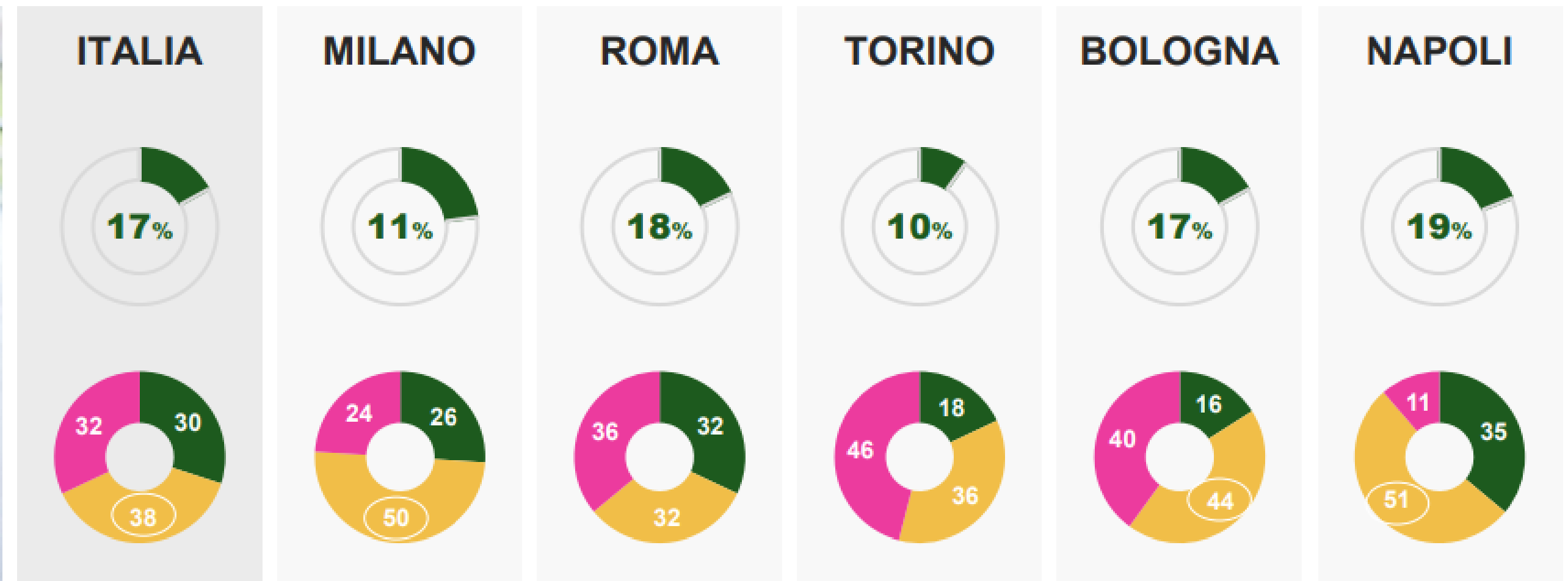
■ ASSENZA SERVIZI:
(TP o sharing)

Valori in %

Base: Ha dovuto rinunciare a una uscita di piacere
N12. Per quale motivo principalmente ha dovuto rinunciare?

RINUNCIA OPPORTUNITÀ DI STUDIO PER DIFFICOLTÀ NELLO SPOSTAMENTO

■ % di chi ha dovuto rinunciare a una opportunità di lavoro



■ TEMPI DI SPOSTAMENTO:
troppo lunghi per raggiungere quella sede

■ COSTI:
(mezzi privati, pubblici, sharing)

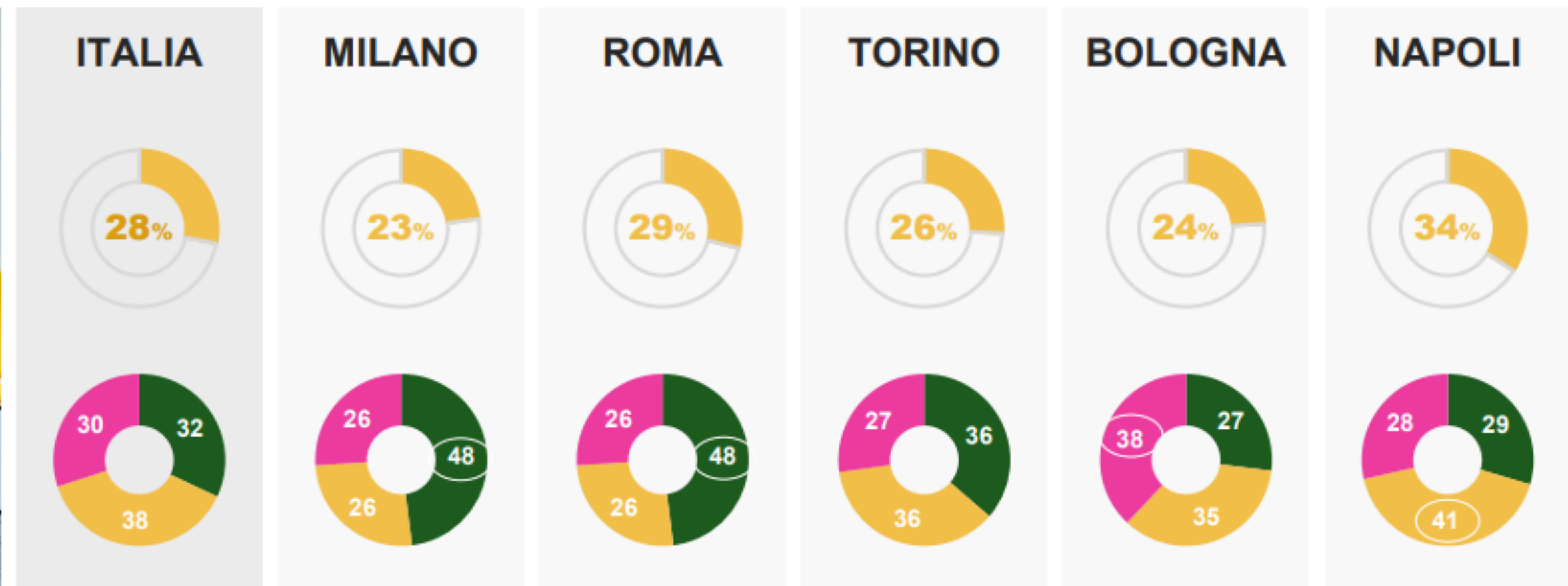
■ ASSENZA SERVIZI:
(TP o sharing)

Base: Ha dovuto rinunciare a una opportunità di studio
N8. Per quale motivo principalmente ha dovuto rinunciare?

Valori in %

RINUNCIA OPPORTUNITÀ DI LAVORO PER DIFFICOLTÀ NELLO SPOSTAMENTO

% di chi ha dovuto rinunciare a una opportunità di lavoro



TEMPI DI SPOSTAMENTO:
troppo lunghi per raggiungere quella sede

COSTI:
(mezzi privati, pubblici, sharing)

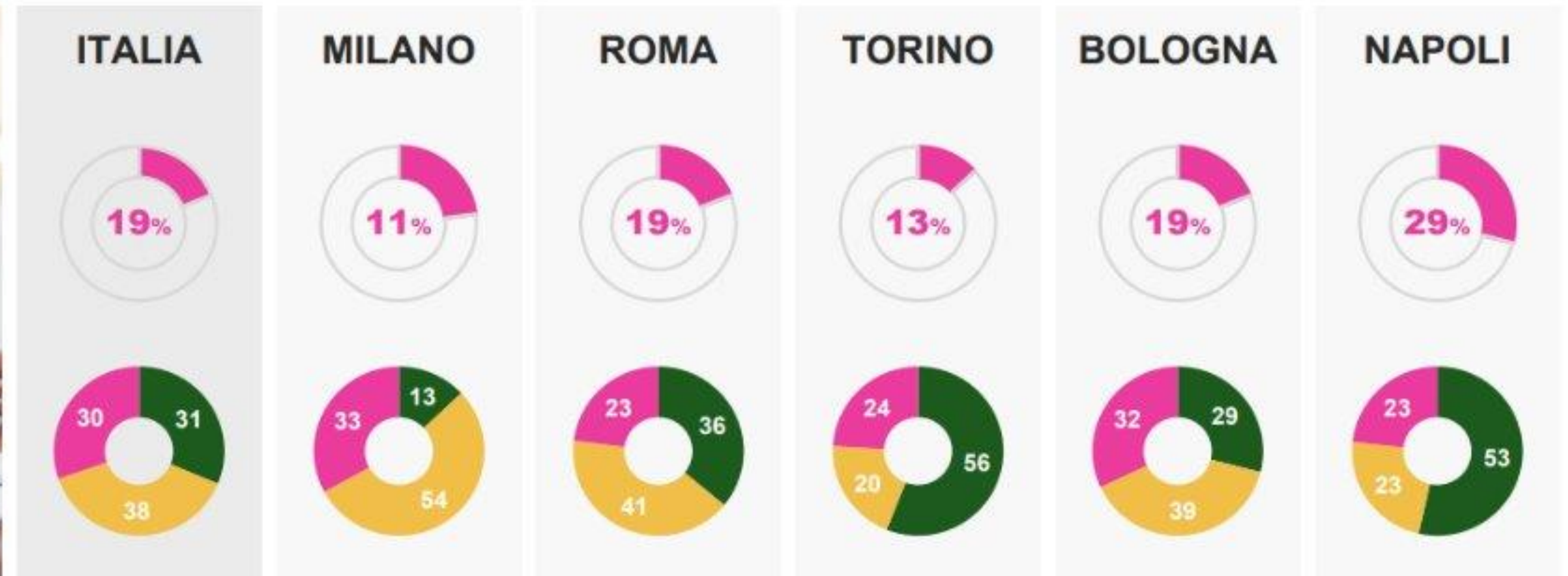
ASSENZA SERVIZI:
(TP o sharing)

Base: Ha dovuto rinunciare a una opportunità di lavoro
N6. Per quale motivo principalmente ha dovuto rinunciare?

Valori in %

RINUNCIA VISITA MEDICA PER DIFFICOLTÀ NELLO SPOSTAMENTO

■ % di chi ha dovuto rinunciare a una opportunità di lavoro



■ TEMPI DI SPOSTAMENTO:
troppo lunghi per raggiungere quella sede

■ COSTI:
(mezzi privati, pubblici, sharing)

■ ASSENZA SERVIZI:
(TP o sharing)

Base: Ha dovuto rinunciare a una visita medica
N10. Per quale motivo principalmente ha dovuto rinunciare?

Valori in %

EU Social Climate Fund

Il Fondo sociale per il clima (SCF) è un fondo dell'Unione europea destinato ad aiutare le famiglie vulnerabili, le microimprese e gli utenti dei trasporti colpiti dalle nuove norme sullo scambio di quote di emissione per gli edifici e il trasporto stradale (ETS2). Creato nell'ambito del pacchetto Fit for 55 e istituito dal regolamento (UE) 2023/955, l'SCF fornisce finanziamenti agli Stati membri per l'attuazione dei piani sociali per il clima nazionali, che descrivono come utilizzeranno i fondi per misure quali il sostegno temporaneo al reddito e gli investimenti nell'efficienza energetica, nel riscaldamento pulito e nei trasporti sostenibili. L'obiettivo è garantire una transizione equa verso un'economia climaticamente neutra, mitigando gli impatti sociali ed economici negativi del nuovo meccanismo di tariffazione del carbonio...

Name of the supporting measure	Category/type of measure
Road transport	
Emission based taxes and tolls (bonus-malus). Tax advantaged for ZEV and malus for ICEV	Financing - Tax incentives
Reduced and simplified ticket pricing for public transport	Regulation & standards
On-demand transport	Regulation & standards
CO2 based tax deductibility for company cars	Financing - Tax incentives
Price transparency for public charging	Regulation & standards
Urban transport planning towards modal shift - Superblock model	Regulation & standards
Financial incentives for grid connection of charging infrastructure for heavy-duty vehicles, including grid connection	Financing - grants/subsidies
Streamlining and harmonising administrative processes for grid connections	Regulation & standards

... 65 miliardi di euro per il periodo dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2032, inoltre, gli Stati membri dovranno contribuire almeno al 25% dei costi totali dei loro piani.

1. Mappare in maniera capillare il fenomeno della mobility poverty in Italia, con particolare attenzione alle aree urbane e alle connessioni tra queste e le località periferiche.

- a. Osservatorio permanente sul fenomeno della mobility poverty nei principali capoluoghi italiani. Con l'obiettivo di definire cluster in base a collocazione geografica, età, occupazione e genere.
- b. Indagine territoriale su territori-obiettivo, quali periferie, aree interne e isole.
- c. Indagine specifica sui gruppi pendolari orbitanti attorno ai principali capoluoghi del Paese.

2. Definizione di politiche per il contrasto alla mobility poverty e a sostegno della transizione

a. Politiche per ridurre la spesa per la mobilità/trasporto delle famiglie.

Bonus acquisto per abbonamenti integrati regionali; bonus per i servizi di car/bike/micromobilità in sharing; garanzia di prossimità dei servizi essenziali; riduzione della domanda di mobilità attraverso l'erogazione telematica dei servizi amministrativi; smart working; incremento del fondo strutturale per il trasporto pubblico e la spesa corrente; investimenti nell'implementazione del sistema MAAS, con priorità nei grandi centri urbani; incentivi alla ciclabilità, superando l'azzeramento dei fondi avvenuto con la legge finanziaria del 2022; ...

3. Incentivare la diffusione di veicoli full electric

a. Incentivi per la transizione delle flotte aziendali e per le flotte radio taxi; fondi per il rinnovamento elettrico dei bus per il tpl; incentivi per le flotte di comunità; incentivi per i mezzi elettrici dedicati alla logistica, alle attività degli artigiani e dei professionisti impiegati nei settori commerciali e dell'assistenza sanitaria domiciliare; sviluppo della rete di ricarica pubblica in ambito urbano e autostradale; varo di incentivi per l'installazione di reti di ricarica domestica alimentata da impianti RES.

b. Sussidi a famiglie con redditi bassi

Abbonamenti gratuiti per l'uso dei servizi integrati del TPL; fondo strutturale dedicato esclusivamente alle famiglie a basso reddito per l'acquisto di veicoli full electric secondo il modello del leasing sociale francese; bonus ricarica; ...

“No matter what anybody tells you, words and ideas can change the world”

“Non importa cosa vi dicano gli altri, parole e idee possono cambiare il mondo”

John Keating (Robin Williams)

"Dead Poets Society", Peter Weir 1989

Grazie dell'attenzione

Simone Nuglio, coordinatore Ufficio Nazionale Mobilità di Legambiente