



# OSSERVATORIO MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

A CONFRONTO CON GLI AMMINISTRATORI LOCALI





CleanCities



# OSSERVATORIO MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

## A CONFRONTO CON GLI AMMINISTRATORI LOCALI

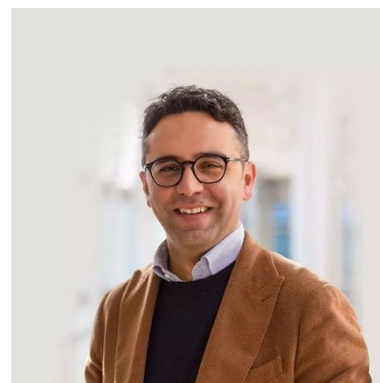
In seguito alle elezioni amministrative che hanno interessato alcune delle 18 città monitorate dall'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile (Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Prato, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia) e a cambiamenti nella composizione delle Giunte per altre motivazioni, abbiamo intervistato alcuni/e degli Assessori alla Mobilità

**3a edizione (ottobre 2025)**

# INDICE

<b>ANCI Associazione Nazionale Comuni Italiani - Vito Parisi (Vicepresidente con delega alla mobilità sostenibile e trasporto pubblico locale).....</b>	<b>4</b>
<b>Bari - Domenico Scaramuzzi (Assessore alla Cura del Territorio, con deleghe Opere Pubbliche, Reti, Mobilità Sostenibile).....</b>	<b>9</b>
<b>Bergamo - Marco Berlanda (Assessore alla politiche della mobilità, sviluppo della rete di trasporto pubblico locale).....</b>	<b>11</b>
<b>Bologna - Valentina Orioli (già Assessora alla Mobilità).....</b>	<b>19</b>
<b>Bologna - Michele Campaniello (Assessore alla Nuova mobilità e infrastrutture, trasporto pubblico locale, Città 30 e sicurezza stradale).....</b>	<b>22</b>
<b>Cagliari - Yuri Marcialis (Assessore alla Mobilità, infrastrutturazione urbana e gestione uffici comunali).....</b>	<b>25</b>
<b>Firenze - Andrea Giorgio (Assessore alla Mobilità e Viabilità, Tramvia, Transizione ecologica, Sicurezza urbana e Polizia municipale).....</b>	<b>26</b>
<b>Genova - Emilio Robotti (Assessore alla Mobilità sostenibile, Trasporto pubblico, Lavoro e rapporti sindacali, Servizi civici e Diritto di cittadinanza).....</b>	<b>29</b>
<b>Napoli - Edoardo Cosenza (Assessore alle Infrastrutture, Mobilità e Protezione Civile).....</b>	<b>32</b>
<b>Padova - Andrea Ragona (Assessore all'Urbanistica, Mobilità e Viabilità, Ciclabilità, Ambiente).....</b>	<b>35</b>
<b>Parma - Gianluca Borghi (Assessore alla Sostenibilità Ambientale ed Energetica, Agricoltura e Mobilità del Comune di Parma).....</b>	<b>38</b>
<b>Prato - Cristina Sanzò (Assessora alla Mobilità e al Bilancio).....</b>	<b>40</b>

## **ANCI Associazione Nazionale Comuni Italiani – Vito Parisi (Vicepresidente con delega alla mobilità sostenibile e trasporto pubblico locale)**



*Disciplinare la mobilità urbana è uno dei compiti più rilevanti e difficili per una amministrazione locale, in quanto si tratta di contemperare tante spinte anche divergenti fra loro da parte di categorie, cittadini, associazioni, ecc.. Negli ultimi tempi alcune norme (in ultimo la revisione del Codice della Strada) hanno in qualche modo ridotto l'autonomia nella materia per i comuni. Cosa ne pensa?*

Come sindaco di Ginosa e vicepresidente di ANCI con delega alla mobilità sostenibile e al trasporto pubblico locale, ritengo che disciplinare la mobilità urbana sia una delle sfide più complesse ma al tempo stesso strategiche per un'amministrazione locale. L'obiettivo è trovare un equilibrio tra le diverse esigenze dei cittadini, delle categorie economiche e delle associazioni, conciliando sostenibilità, sicurezza e funzionalità.

La recente revisione del Codice della Strada ha introdotto norme che, se da un lato mirano a una maggiore uniformità e sicurezza a livello nazionale, dall'altro limitano in parte l'autonomia dei comuni. Questo può essere un limite per quei territori che necessitano di soluzioni su misura, adattate alle proprie specificità e priorità.

Tuttavia, come rappresentante dell'ANCI, vedo anche un'opportunità in questa situazione: è fondamentale collaborare con il governo centrale affinché le normative nazionali possano essere accompagnate da strumenti flessibili che consentano ai comuni di attuarle in modo efficace. ANCI può e deve continuare a svolgere un ruolo di interlocutore chiave, promuovendo il dialogo tra amministrazioni locali e autorità centrali, per garantire che le esigenze dei territori vengano tenute in considerazione.

A livello locale, credo fermamente che una pianificazione integrata e partecipativa della mobilità urbana possa fare la differenza. A Ginosa, ad esempio, stiamo promuovendo iniziative che valorizzano la mobilità dolce e sostenibile, con un'attenzione particolare alla sicurezza stradale e al miglioramento delle infrastrutture. Come ANCI, stiamo lavorando per supportare tutti i comuni italiani nella transizione verso un modello di mobilità più sostenibile e inclusivo, con azioni concrete che valorizzino la centralità dei territori e dei cittadini.

*La sicurezza stradale costituisce un problema importante per le nostre città, troppi incidenti, troppi morti e feriti ogni anno. Quali interventi ritiene si dovrebbero prendere per perseguire l'obiettivo europeo di zero vittime?*

La sicurezza stradale è una priorità fondamentale per le amministrazioni locali. Credo che per raggiungere l'obiettivo europeo di zero vittime sia necessario intervenire su più fronti: migliorare le infrastrutture, come percorsi sicuri e zone 30, sensibilizzare i cittadini attraverso educazione

stradale e campagne mirate, e utilizzare tecnologie avanzate per prevenire comportamenti pericolosi.

A Ginosa stiamo lavorando per rendere le strade più sicure con progetti di mobilità sostenibile e infrastrutture inclusive. Come ANCI, il nostro impegno è garantire risorse adeguate e condividere buone pratiche su scala nazionale, perché la sicurezza stradale è una sfida che possiamo vincere solo con la collaborazione di tutti. Ogni vita salvata è un successo per l'intera comunità.

***Gli investimenti in infrastrutture non bastano per sostenere il trasporto pubblico locale, c'è la necessità anche di sostenerne la gestione ordinaria al fine di assicurare una offerta di trasporto adeguata. Entra quindi in gioco il problema del finanziamento del Fondo Nazionale Trasporti. Anche in questo caso cosa pensate di poter fare?***

Il trasporto pubblico è essenziale per una mobilità urbana sostenibile, ma il ritardo infrastrutturale dell'Italia rispetto ad altri Paesi europei richiede un cambio di passo con investimenti stabili e ingenti. Come ANCI, ci impegniamo a rappresentare le esigenze dei territori, sollecitando risorse nazionali adeguate, semplificando le procedure burocratiche e promuovendo l'accesso ai fondi europei. Con specifico riferimento al Fondo Nazionale Trasporti, crediamo sia necessario incrementare in modo significativo le risorse finanziarie ad esso destinate e, al contempo, favorire un suo migliore utilizzo tramite una gestione più efficiente, anche rivedendone la *governance* e consentendo un riparto diretto a favore di Città Metropolitane e Comuni capoluogo con più di 100 mila abitanti. La nostra azione mira a favorire, anche stimolando un miglioramento qualitativo degli affidamenti del servizio, la mobilità integrata, combinando trasporto pubblico tradizionale, servizi flessibili a chiamata, sharing mobility e mobilità dolce, oltre a incoraggiare progetti pilota innovativi ed efficienti e lo scambio di buone pratiche tra città. È, inoltre, essenziale prestare attenzione alle diffusissime progettazioni delle amministrazioni comunali in merito ai sistemi per il trasporto rapido di massa, come linee tramviarie, metropolitane o BRT, che rappresentano interventi in grado di cambiare il volto delle città, incidendo sulla qualità dell'offerta di trasporto, rendendolo più appetibile all'utenza, puntuale e veloce. Secondo un'analisi di ANCI il parco progetti riguardante le infrastrutture di trasporto rapido di massa ammonta a circa 10 miliardi di Euro, senza considerare interventi su hub/centri di mobilità. Riteniamo quindi fondamentale l'istituzione di un fondo pluriennale dedicato al finanziamento di tali interventi con una quota parte dedicata alla manutenzione dell'esistente. Solo un'azione congiunta e coordinata può garantire un trasporto pubblico moderno, efficiente e sostenibile per affrontare le sfide future.

***Un tema centrale per lo sviluppo della mobilità sostenibile è costituito dalla riduzione delle emissioni inquinanti. Nel 2030 entreranno in vigore i nuovi limiti previsti dalla Direttiva europea. Per quanto riguarda le limitazioni al traffico privato e il ricambio della flotta automobilistica, quale pensa siano le strade da intraprendere?***

La riduzione delle emissioni inquinanti è una priorità non solo per rispettare i nuovi limiti previsti dalla Direttiva europea del 2030, ma soprattutto per tutelare la salute dei cittadini e l'ambiente. Per raggiungere questo obiettivo, è fondamentale adottare un approccio integrato che coinvolga politiche di limitazione del traffico privato, promozione della mobilità sostenibile e accelerazione del ricambio della flotta automobilistica verso veicoli a basse o zero emissioni.

Per quanto riguarda le limitazioni al traffico privato, è necessario ampliare le zone a traffico limitato (ZTL) e istituire aree a zero emissioni, accompagnandole con misure che incentivino l'uso di mezzi

pubblici, biciclette e forme di sharing mobility. Questi interventi devono essere supportati da una rete efficiente di trasporto pubblico, per offrire valide alternative agli spostamenti in auto privata.

Un altro aspetto cruciale è il ricambio della flotta automobilistica. È indispensabile promuovere l'acquisto di veicoli elettrici o ibridi, attraverso incentivi economici e agevolazioni fiscali. Allo stesso tempo, è fondamentale potenziare l'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici, garantendo una copertura capillare anche nei centri minori.

Come ANCI, il nostro compito è sollecitare interventi strutturali da parte del governo e delle regioni, ma anche sensibilizzare i cittadini sull'importanza di adottare comportamenti più sostenibili. I comuni possono fare la loro parte attraverso iniziative locali, come piani di mobilità urbana sostenibile (PUMS) che prevedano misure integrate per ridurre le emissioni.

La transizione non sarà semplice, ma lavorando insieme tra amministrazioni, imprese e cittadini, possiamo raggiungere gli obiettivi europei e costruire città più vivibili, sane e rispettose dell'ambiente.

***La mobilità attiva (pedonale e ciclabile) è un'altra componente fondamentale della mobilità sostenibile. Quali politiche pensa possano essere intraprese nelle nostre città?***

La mobilità attiva, pedonale e ciclabile, è una componente cruciale per costruire città più sostenibili, vivibili e salubri. Promuoverla significa ridurre il traffico, abbattere le emissioni inquinanti e migliorare la qualità della vita dei cittadini. Per raggiungere questi obiettivi, è necessario adottare politiche che rendano camminare e andare in bicicletta scelte sicure, comode e attraenti.

Innanzitutto, è fondamentale investire nella realizzazione e riqualificazione delle infrastrutture urbane. Creare una rete continua di piste ciclabili protette e ben collegate, insieme a marciapiedi ampi e percorsi pedonali accessibili, è un passo essenziale. Bisogna inoltre rendere più sicuri gli attraversamenti e limitare la velocità dei veicoli, specialmente nei centri abitati, introducendo zone 30 e altre misure di traffic calming.

Un altro aspetto chiave è integrare la mobilità attiva con il trasporto pubblico, facilitando l'intermodalità. Ad esempio, prevedere parcheggi per biciclette sicuri nelle stazioni ferroviarie e nei nodi del trasporto pubblico può incentivare l'uso combinato dei mezzi.

Anche la sensibilizzazione gioca un ruolo fondamentale. Le amministrazioni possono organizzare campagne educative per promuovere i benefici della mobilità attiva, coinvolgendo scuole, associazioni e comunità locali. Eventi come giornate senz'auto o bike to work possono contribuire a cambiare le abitudini delle persone.

Infine, è indispensabile incoraggiare l'uso quotidiano della bicicletta e della mobilità pedonale attraverso incentivi. Iniziative come il rimborso chilometrico per chi va al lavoro in bici, o premi per le scuole che adottano progetti di pedibus, possono essere strumenti efficaci.

Come ANCI, il nostro ruolo è sostenere i comuni nella pianificazione e realizzazione di queste politiche, favorendo l'accesso a fondi nazionali ed europei e promuovendo lo scambio di buone pratiche. La mobilità attiva non è solo una scelta sostenibile, ma anche un modo per costruire città più sane, vivibili e inclusive per tutti.

***Negli ultimi anni si è sviluppata la mobilità elettrica individuale, con una ampia diffusione di e-bike e monopattini, soprattutto messi a disposizione dalla sharing mobility. Da parte di alcuni si è posto più l'accento sui problemi che sulle opportunità, cosa ne pensa?***

La mobilità elettrica individuale, con l'uso di e-bike e monopattini, rappresenta un'opportunità significativa per rendere la mobilità urbana più sostenibile, veloce ed efficiente. La diffusione di questi mezzi, in particolare tramite la sharing mobility, contribuisce a ridurre il traffico e le emissioni inquinanti, offrendo soluzioni pratiche per gli spostamenti brevi.

È vero che, come per ogni innovazione, ci sono delle sfide, come la regolamentazione dell'uso dei monopattini e la sicurezza stradale. Tuttavia, credo che queste problematiche possano essere gestite con un'adeguata pianificazione, creando spazi sicuri per l'uso di questi mezzi e applicando regole chiare e condivise.

Invece di concentrarci solo sugli aspetti negativi, dobbiamo sfruttare le opportunità che la mobilità elettrica offre, sia in termini di riduzione dell'impatto ambientale che di miglioramento della qualità della vita nelle nostre città. Le amministrazioni locali possono favorire questa evoluzione con politiche che incentivano l'utilizzo sicuro e integrato di e-bike e monopattini, migliorando la rete di infrastrutture dedicate e regolamentando l'uso in modo equilibrato.

***Nel suo comune, Ginosa, qualche anno fa è stata promossa l'iniziativa EcoCoin per sensibilizzare e incentivare i cittadini a comportamenti sostenibili. Per quanto riguarda la promozione della mobilità sostenibile, quali pensa possano essere gli interventi da promuovere per favorire cambiamenti nei comportamenti dei cittadini?***

Per promuovere ulteriormente la mobilità sostenibile, credo che interventi mirati possano essere decisivi.

In primo luogo, sarebbe utile ampliare e rafforzare le politiche di incentivazione all'uso di mezzi alternativi all'auto privata, come il rimborso per chi utilizza la bicicletta o il trasporto pubblico. Creare incentivi fiscali o premi per chi adotta stili di vita più sostenibili, come l'utilizzo di mezzi a basso impatto, potrebbe stimolare un cambiamento nelle abitudini quotidiane.

Inoltre, è fondamentale educare e sensibilizzare i cittadini fin da giovani, integrando nelle scuole programmi di educazione alla mobilità sostenibile. Allo stesso tempo, l'organizzazione di eventi di mobilità sostenibile, come "giornate senza auto" o iniziative di bike to work, potrebbe coinvolgere attivamente la comunità.

Infine, il miglioramento delle infrastrutture per la mobilità dolce (piste ciclabili, percorsi pedonali sicuri) è essenziale per rendere la scelta di camminare o andare in bici più conveniente e sicura. Come amministrazione, continueremo a lavorare per creare le condizioni affinché i cittadini possano facilmente adottare comportamenti più sostenibili, contribuendo così al benessere della comunità e all'ambiente.

***Con l'esplosione degli acquisti online la logistica urbana è sempre più diventata una componente importante della mobilità, per l'elevato numero di furgoni in circolazione, cosa pensa si debba fare in questo campo?***

L'esplosione degli acquisti online ha sicuramente avuto un impatto significativo sulla logistica urbana, aumentando il numero di furgoni in circolazione e, di conseguenza, il traffico e le emissioni inquinanti nelle città. Per affrontare questa sfida, è necessario adottare soluzioni innovative che bilancino l'efficienza del sistema logistico con la sostenibilità ambientale e la qualità della vita urbana.

In primo luogo, le città dovrebbero incentivare l'uso di veicoli elettrici per le consegne, riducendo così le emissioni e il rumore. Inoltre, è fondamentale rivedere i modelli di distribuzione, promuovendo l'uso di hub logistici urbani, dove i pacchi vengono smistati e poi distribuiti in modo più efficiente con mezzi a basso impatto, come biciclette cargo elettriche o furgoni elettrici.

Anche la revisione degli orari di consegna è un intervento utile: incentivare le consegne durante le ore meno trafficate può ridurre l'intensità del traffico e migliorare la qualità dell'aria nelle aree urbane. Inoltre, è importante sviluppare infrastrutture dedicate per il transito dei mezzi di consegna, per evitare che questi blocchino il traffico o siano costretti a parcheggiare in aree non idonee.

Infine, le amministrazioni locali possono lavorare a stretto contatto con le aziende di logistica e le piattaforme di e-commerce per adottare soluzioni condivise che favoriscano l'efficienza e la sostenibilità delle operazioni di consegna. Un approccio coordinato, che tenga conto delle necessità delle città, dei consumatori e delle imprese, è fondamentale per affrontare la crescente pressione della logistica urbana.

## **Bari – Domenico Scaramuzzi (Assessore alla Cura del Territorio, con deleghe Opere Pubbliche, Reti, Mobilità Sostenibile)**



***Come giudica la [fotografia realizzata recentemente dall'Osservatorio](#) riguardo alla situazione della mobilità di Bari?***

La fotografia dell'Osservatorio rappresenta correttamente una città che della mobilità ha fatto negli ultimi anni il suo punto di forza, sperimentando politiche innovative e portando gli indicatori in linea con molte altre città italiane. Registriamo anche negli anni della pandemia notevoli passi avanti relativamente alla realizzazione di piste ciclabili, istituzione di aree pedonali ed incremento di sistemi di micromobilità e mobilità in sharing. C'è ovviamente un trend negativo negli stessi anni legato soprattutto al trasporto pubblico che stiamo recuperando anche grazie alle tante politiche di incentivazione messe in atto negli ultimi due anni. Il trasporto pubblico ha visto una crescita complessiva del numero di passeggeri che è passato da circa 11 mln nel 2021, 14 mln nel 2022 e 25 mln nel 2023.

***Quali sono gli obiettivi della nuova Amministrazione barese nel campo della mobilità?***

Gli obiettivi della nuova Amministrazione riguardano da un lato il raggiungimento degli obiettivi dettati dai finanziamenti ricevuti finora (PNRR, PNC, Pon Metro, FSC, etc) e dall'altro il potenziamento del sistema della mobilità che riguarderà la decarbonizzazione quasi totale ed una ristrutturazione del sistema del trasporto pubblico, una notevole implementazione dei percorsi ciclabili, la messa a sistema di tutte le politiche della mobilità che intervenendo su più livelli contribuiranno alla riduzione dell'utilizzo del mezzo privato: parcheggi di scambio, mobilità in sharing, politiche di mobility management per gli spostamenti casa lavoro/casa scuola, infrastrutture di supporto alla mobilità ciclistica, revisione della logistica e del sistema del trasporto merci.

***Sul trasporto pubblico il vostro comune è uno dei pochi capoluoghi di città metropolitana senza alcuna infrastruttura su ferro (tram, metro) o comunque non inquinante (filobus), pensa che il progetto di BRT sia sufficiente a rilanciare il ruolo del trasporto pubblico a Bari?***

Nel gennaio 2021, il Comune di Bari, contestualmente alla redazione del PUMS della Città metropolitana di Bari e alla redazione del Piano di Ambito del Trasporto Pubblico Locale a livello metropolitano, ha elaborato la prima versione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica riguardante la realizzazione di una rete di Bus Rapid Transit elettrico costituita da 4 linee candidandola a finanziamento a valere sui fondi per il Trasporto rapido di Massa. Tale rete è risultata beneficiaria di un finanziamento pari ad € 159 Mln a valere sui fondi PNRR M2C2 I4.2 comprendenti la realizzazione dell'infrastruttura, del deposito officina, la fornitura del materiale rotabile e annessi sistemi di alimentazione/ricarica.

Parallelamente a questo intervento sulla componente "Portante" della rete, il Comune di Bari è risultato affidatario di ulteriori € 96 Mln a valere sui fondi PNRR M2C2 I4.4.1 per l'acquisto di 135 bus elettrici e la decarbonizzazione del parco autobus urbano che riguarda la componente "Ordinaria" dei servizi costituita da tutte le linee diverse dal BRT rimodulate a seguito della definizione della rete BRT e di ulteriori esigenze che si sono manifestate e consolidate.

I criteri fondanti di strutturazione della nuova Rete riguardano caratteristiche e dotazioni della rete di trasporto pubblico urbano:

- Strutturazione gerarchica della rete

- Riduzione delle varianti di percorso (per agevolare la leggibilità della rete);
- Creazione di capolinea esterni e nodi di interscambio attrezzati all'interno dell'area centrale urbana;
- Creazione di itinerari dotati di corsie preferenziali e priorità semaforica nell'area centrale urbana;
- Attrezzaggio delle fermate;
- Sistemi di infomobilità a terra, a bordo ed in remoto (APP) integrate, in prospettiva, in applicazioni MaaS (Mobility as a Service).

***Per quanto riguarda la mobilità ciclistica e pedonale pensa che possiate fare di più di quanto sinora realizzato e più in generale sulla regolazione del traffico privato?***

Relativamente alla mobilità ciclistica nei prossimi due/tre anni riusciremo a vedere i frutti dei numerosi interventi programmati e finanziati finora. Contiamo di realizzare circa 35 km di nuovi percorsi ciclabili di cui 18 finanziati dal PNRR a fronte di circa 48 km già esistenti.

Inoltre sono previste ulteriori pedonalizzazioni che interesseranno alcune zone del centro cittadino a seguito di interventi di riqualificazione.

***A Bari esistono alcuni servizi di sharing mobility, contribuiscono in modo significativo alla mobilità in città?***

*Tra il 2020 ed il 2023 sono stati attivati i servizi di car, scooter, bike e monopattini in sharing che restituiscono numeri importanti sia riguardo i noleggi sporadici, legati al turismo o al tempo libero, ma soprattutto relativi ai noleggi strutturali o abbonamenti di lunga durata che descrivono un utilizzo che per molte persone è diventato abituale negli spostamenti di ogni giorno; per molti utenti i mezzi in sharing hanno sostituito completamente il mezzo privato. Si pensi che solo nel 2023 sono stati effettuati 1.800.000 noleggi di monopattini.*

## Bergamo – Marco Berlanda (Assessore alla politiche della mobilità, sviluppo della rete di trasporto pubblico locale)



*Come giudica la [fotografia realizzata recentemente dall'Osservatorio riguardo alla situazione della mobilità di Bergamo?](#)*

In merito ai dati pubblicati dall'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile, relativi all'anno 2022, la fotografia rappresentata risulta in buona parte corretta ed aggiornata e rappresenta il trend evolutivo di una città che negli ultimi anni ha deciso di investire in maniera massiccia in interventi di mobilità sostenibile, legati alla realizzazione di infrastrutture di trasporto pubblico e di ciclabilità, alla progressiva realizzazione di Zone 30, nonché in relazione all'implementazione di svariati servizi di sharing mobility.

Al contempo è necessario allargare il raggio di indagine dell'analisi tenendo in considerazione alcuni interventi strategici programmati dall'Amministrazione Comunale e realizzati nel periodo dal 2022 al 2024 ovvero in realizzazione nel periodo dal 2024 al 2026.

### **Motorizzazione privata**

Confermando il prospettato incremento del tasso di motorizzazione privata, anche conseguente alle caratteristiche di Bergamo, una città piccola rispetto alla conurbazione in cui è inserita con una forte dispersione delle residenze nella provincia e conseguenti forti impatti sulla mobilità, si evidenzia che l'Amministrazione Comunale è impegnata all'implementazione di una serie di azioni prefigurate dal [PUMS](#) finalizzate a favorire il passaggio modale verso le reti di trasporto pubblico ed i sistemi di trasporto non motorizzato.

Il criterio guida è rappresentato dalla necessità di orientare in modo efficiente l'uso delle risorse pubbliche verso l'ampliamento e l'integrazione delle reti di mobilità collettiva ad alta capacità e alte prestazioni (rete delle tranvie: esistente T1 e futura linea T2 Bergamo-Villa d'Almè; ferrovie e loro utilizzo metropolitano) nonché verso l'incremento dell'appetibilità dei servizi (confortevoli, veloci, sicuri) dell'intera gamma dei modi di trasporto sostenibili (cfr. trasporto pubblico, ciclabile e pedonale). La strategia è perseguita mettendo in campo azioni mirate a favore della mobilità collettiva (completamento delle reti, potenziamento dei servizi, innovazione dell'offerta, ecc.), ciclabile (individuazione di una rete integrata e potenziamento dei servizi) e pedonale (messa in sicurezza degli spostamenti pedonali, moderazione diffusa della velocità, riqualificazione dello spazio pubblico), ma anche mediante il rafforzamento delle misure di regolazione del traffico veicolare. Inoltre nel PUMS è evidenziato l'obiettivo di riduzione della dipendenza dell'uso dell'automobile negli spostamenti di breve distanza, ottenibile anche attraverso azioni di disaccoppiamento tra possesso e uso dei veicoli, quali ad esempio quelle di incentivazione di sistemi di mobilità condivisa (servizi di car e van sharing).

### **Trasporto Pubblico**

Nell'ambito del Trasporto Pubblico, verranno portati a compimento nel 2026 alcuni importanti interventi strategici infrastrutturali finanziati con risorse statali e del PNRR, i cui lavori sono attualmente in corso di esecuzione, in particolare:

- la realizzazione dell'intervento di raddoppio ferroviario sulla tratta Ponte San Pietro-Bergamo-Montello per un totale pari a circa 266 milioni di euro, a cui si aggiungono gli interventi puntuali di risistemazione del Piano Regolatore del Ferro (PRG) della stazione di Bergamo, per ulteriori 77 milioni di euro, nonché la soppressione dei passaggi a livello cittadini (Via King e Via Moroni), per ulteriori 18 milioni di euro.

- la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Bergamo-Aeroporto di Orio al Serio per un investimento complessivo pari a circa 210 milioni di euro, comprensivo dell'intervento di soppressione del P.L. di Via Pizzo Recastello e della relativa viabilità sostitutiva;
- la nuova stazione ferroviaria di Bergamo per un totale di circa 115 milioni di euro;
- la realizzazione della nuova linea tramviaria T2 da Bergamo a Villa D'Almè per un importo complessivo pari a circa 225 milioni di euro;
- l'implementazione del nuovo servizio E-BRT Bergamo-Dalmine-Verdellino per un investimento complessivo di circa 84 milioni di euro.

L'importanza del completamento degli interventi succitati risiede nelle ricadute che gli stessi avranno in termini di passeggeri trasportati e contributo alla modifica delle abitudini di spostamento del territorio bergamasco.

In particolare, nello scenario programmato al 2026, la società RFI ha stimato ingressi giornalieri al nuovo hub intermodale di Piazzale Marconi pari a 38.946 in luogo dei 32.700 riferiti al 2019.

Tale dato risulta desunto dallo studio trasportistico effettuato nel mese di luglio 2023 dalla società RFI nell'ambito del progetto definitivo della nuova stazione ferroviaria di Bergamo, all'interno del quale vengono riportati i seguenti dati di offerta trasportistica in relazione all'anno 2019 ed allo scenario futuro (in considerazione degli interventi in realizzazione al 2026 inerenti il raddoppio ferroviario Ponte San Pietro-Bergamo-Montello e il nuovo collegamento Bergamo-Orio):

- **stato anno 2019:** numero di treni gravitanti sulla stazione di Bergamo: 220 treni/giorno (di cui 98% regionali); o passeggeri annui gravitanti sulla stazione di Bergamo: 8.514.000 (incremento di circa 342.000 passeggeri rispetto ai dati dell'anno 2018);
- **scenario futuro anno 2026:** numero di treni gravitanti sulla stazione di Bergamo: 332 treni/giorno (+50,9% rispetto all'attuale); passeggeri annui gravitanti sulla stazione di Bergamo: 10.125.960 (incremento di circa 1.600.000 passeggeri rispetto ai dati dell'anno 2019).

Inoltre:

- le stime effettuate dalla società TEB in relazione all'attivazione della nuova linea tramviaria T2 Bergamo-Villa D'Almè, in programma nel 2026, evidenziano una forbice tra i 4,1 e i 4,5 milioni di passeggeri trasportati all'anno dal nuovo servizio, con un minimo di circa 11.260 passeggeri trasportati al giorno;
- le stime effettuate dalla società ATB Mobilità in relazione all'attivazione del nuovo servizio E- BRT Bergamo-Dalmine-Verdellino, in programma nel 2026, evidenziano una stima di 4 milioni di passeggeri trasportati all'anno dal nuovo servizio, con circa 11.000 passeggeri trasportati al giorno.

### **Mobilità attiva**

Per quanto concerne il dato relativo alla mobilità attiva si evidenzia che nell'anno 2022, nell'ambito dell'approvazione del nuovo Piano Comunale Strategico per la Mobilità Ciclistica (Biciplan), il Comune di Bergamo, con la collaborazione dei professionisti incaricati della redazione del Piano, ha effettuato un'importante attività di mappatura dei percorsi esistenti e conseguente revisione dei database dei percorsi ciclabili cittadini; tale attività ha condotto ad un'aggiornamento quantitativo dei percorsi.

Nel seguito si riportano i dati riferiti ai percorsi al 31/12/2022, al 31/12/2023, unitamente ai dati riferiti allo stato attuale al 31/10/2024:

**stato 31/12/2022** -> Totale percorsi = 91,10 km., di cui:

- Percorsi promiscui pedonali e ciclabili = 38,12 km.;
- Corsie ciclabili = 27,98 km.;
- Percorsi nel verde = 15,87 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dai marciapiedi = 4,63 km.;
- Piste ciclabili in sede propria = 3,01 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dalla carreggiata stradale = 1,49 km.

Il tasso di ciclabili per l'anno 2022 è pertanto pari 7,50 km./10.000 abitanti (rif. 121.546 abitanti)

**stato 31/12/2023** -> Totale percorsi = 92,76 km., di cui:

- Percorsi promiscui pedonali e ciclabili = 39,78 km.;
- Corsie ciclabili = 27,98 km.;
- Percorsi nel verde = 15,87 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dai marciapiedi = 4,63 km.;
- Piste ciclabili in sede propria = 3,01 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dalla carreggiata stradale = 1,49 km.

Il tasso di ciclabili per l'anno 2023 è pertanto pari 7,61 km./10.000 abitanti (rif. 121.952 abitanti) **stato 31/10/2024** -> Totale percorsi = 98,07 km., di cui (<https://bergamoinbicietta.it/la-rete-ciclabile-di-bergamo/>):

- Percorsi promiscui pedonali e ciclabili = 44,43 km.;
- Corsie ciclabili = 28,64 km.;
- Percorsi nel verde = 15,87 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dai marciapiedi = 4,63 km.;
- Piste ciclabili in sede propria = 3,01 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dalla carreggiata stradale = 1,49 km.

Il tasso di ciclabili per l'anno 2024 è pertanto pari a 8,04 km./10.000 abitanti (stima 122.000 abitanti)

Analizzando il trend evolutivo in relazione all'estensione dei percorsi ciclabili è ancora più evidente l'impegno profuso dall'Amministrazione Comunale nella realizzazione di percorsi ciclabili: dal 2019 (52,6 km.) al 2024 (98,07 km.), in soli cinque anni, la rete dei percorsi risulta incrementata di circa 45,5 chilometri, pertanto con una variazione percentuale del + 86%. Inoltre il dato al 2024 avvicina la città di Bergamo alle principali realtà nazionali maggiormente virtuose nell'ambito ciclabile.

In chiave programmatica, nell'ambito della ciclabilità l'Amministrazione Comunale intende perseguire nei prossimi anni i seguenti obiettivi:

- prosecuzione del processo di attuazione delle previsioni di nuove infrastrutture ciclabili e ciclopeditoni prefigurate dal Piano Comunale Strategico per la Mobilità Ciclistica (Biciplan 2022); allo stato attuale la rete di ciclabilità comunale ha uno sviluppo di circa 98 chilometri, nei prossimi tre anni si stima la realizzazione di ulteriori 10 chilometri di rete;
- conseguimento del completamento ed inaugurazione delle infrastrutture ciclabili e ciclopeditoni associate agli interventi infrastrutturali della nuova linea ferroviaria Bergamo-Aeroporto di Orio al Serio e della nuova linea tramviaria T2 Bergamo-Villa D'Almè, per un totale complessivo di circa 7,1 chilometri di nuovi percorsi ciclabili in realizzazione al 2026;
- ulteriore espansione del servizio di bike sharing cittadino denominato "LaBigi" con la realizzazione di nuove stazioni fisiche e virtuali;
- implementazione del progetto di monitoraggio dei flussi ciclistici tramite posa di contatori per biciclette lungo le principali direttrici ciclabili con il fine ultimo di monitorare i livelli di utilizzo delle infrastrutture e programmare nuovi interventi ovvero interventi finalizzati all'innalzamento della qualità ed efficacia degli esistenti percorsi;
- valutazioni di fattibilità in relazione all'implementazione di ulteriori servizi di ciclabilità tra cui Velostazioni, Bike Station e rastrelliere portabiciclette.

### **Mobilità condivisa**

In relazione ai dati riportati dall'Osservatorio in riferimento all'anno 2022 si evidenzia la necessità di segnalare una differente ripartizione del numero di veicoli dei servizi di car sharing:

- 5 veicoli utilizzati per il servizio di car sharing regionale "station based" implementato dalla società pubblica E-Vai, di cui 2 veicoli rientranti nel normale circuito regionale e 3 veicoli ad utilizzo dei dipendenti del Comune di Bergamo da lunedì a venerdì dalle ore 8:00 alle ore 17:00 e dei cittadini negli altri orari della settimana;
- 20 veicoli utilizzati per il servizio di car sharing "free floating" gestito dalla società privata Gruppo Carmeli, per conto della società Renault Italia, a servizio della cittadinanza 24/24 ore e 7/7 giorni.

In aggiunta si evidenziano una serie di importanti aggiornamenti in relazione all'evoluzione dei servizi di sharing mobility cittadini nel periodo 2023-2024:

- nell'ambito dei servizi di car sharing, rispetto ai dati comunicati nel 2022, gli stessi hanno subito importanti cambiamenti principalmente legati alla cessazione del servizio di car sharing gestito dalla società Gruppo Carmeli (per conto della società Renault) nel 2023 ed all'inaugurazione, dal mese di gennaio 2024, di un nuovo servizio privato di car sharing, anch'esso erogato in modalità "free floating", gestito dalla società SCAI Motor (servizio Allways). Tale nuovo servizio ha visto l'implementazione ad oggi di n. 11 vetture ecologiche unitamente a n. 2 veicoli commerciali. Tale nuovo servizio si affianca alla conferma del servizio regionale di car sharing E-Vai con presenza di n. 2 vetture ecologiche sul territorio comunale oltre alle vetture in servizio sul circuito regionale;
- nell'ambito del servizio di bike sharing si evidenzia che nel mese di gennaio 2022 l'Amministrazione Comunale ha inaugurato un nuovo servizio di bike sharing "ibrido" denominato "LaBiGi", a completa sostituzione dei servizi in precedenza presenti sul territorio, implementato dalla società partecipata ATB e gestito dalle società Nextbike, concepito come un'estensione del trasporto pubblico, con l'obiettivo di consolidare un rapporto di mutua collaborazione con i mezzi pubblici, consentendo la promozione di pratiche utili per la salute e l'ambiente. Il nuovo servizio ha adottato importanti elementi di innovazione prevedendo l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili sul mercato, estendendo il raggio di azione e copertura a tutta la città e tutti i quartieri con la realizzazione, nel periodo 2022-2023, di n. 68 postazioni e aree a rilascio libero (39 postazioni fisiche e 29 postazioni virtuali) e la messa in servizio di 390 biciclette a trazione muscolare. A questo si aggiungono ulteriori 20 biciclette a pedalata assistita finalizzate ad incentivare gli spostamenti ciclabili di connessione tra il Centro e Città Alta. Il nuovo sistema consente l'utilizzo delle biciclette sia in modalità "station-based", che prevede la consegna del mezzo alle ciclostazioni, sia in modalità "free-floating", ovvero a rilascio libero;
- in relazione al servizio di monopattini in sharing e scooter sharing si segnala che, a partire dal mese di Marzo 2023, l'Amministrazione Comunale ha attivato un nuovo servizio pubblico di monopattini in sharing, autorizzando le società Bit Mobility S.r.l. e Lime Technology S.r.l., a seguito dell'espletamento della procedura di "Individuazione di soggetti interessati a svolgere servizi di mobilità in sharing a flusso libero con monopattini elettrici sul territorio comunale".

L'attivazione del servizio ha avuto la finalità di garantire capillarità e soprattutto un'alternativa concreta all'utilizzo del mezzo privato, promuovendo l'intermodalità mediante la possibilità di integrazione di tali dispositivi con gli esistenti servizi di trasporto pubblico locale. Il servizio si pone quale obiettivo quello di offrire una soluzione innovativa in grado di non appesantire il traffico sulle strade cittadine e generare importanti benefici ambientali. A partire dal mese di Marzo 2023 sul territorio sono presenti 450 mezzi della società Bit Mobility e 350 mezzi della società Lime Technology, per un totale complessivo di circa 800 veicoli elettrici. • infine in relazione al servizio di scooter sharing si fa presente che, a partire dal mese di Marzo 2023, l'Amministrazione Comunale, nell'ambito dell'Avviso di cui al precedente punto, ha attivato un nuovo servizio pubblico di scooter sharing, autorizzando la società BIT Mobility S.r.l. alla messa in servizio di 200 mezzi elettrici.

### ***Quali sono gli obiettivi della nuova Amministrazione nel campo della mobilità?***

Le politiche di mobilità sostenibile, previste anche nel PUMS, delineano nel prossimo futuro un modello sostenibile che passa attraverso il conseguimento di una serie di ambiziosi obiettivi: la decarbonizzazione del sistema dei trasporti pubblici, lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e intermodali, la diffusione di modelli di trasporto innovativi, la riqualificazione urbana e la creazione di una città più inclusiva e a misura d'uomo (rif. "città dei 15 minuti").

***Sul trasporto pubblico Bergamo sta puntando sulla tranvia e le BRT. Pensa che questa strada possa determinare uno spostamento modale a favore della mobilità collettiva?***

La mobilità a Bergamo cambierà volto grazie a due opere strategiche di prossima realizzazione, entrambe finanziate da risorse statali e fondi PNRR: da un lato il servizio E-BRT (Electric Bus Rapid Transit), una nuova linea di bus elettrici in sede autonoma finalizzata al collegamento tra il Polo Intermodale della Stazione di Bergamo, i Comuni di Dalmine e Verdellino (Stazione FS) ed il Polo Scientifico del Kilometro Rosso di Stezzano, attraversando anche il Comune di Osio Sopra e il Comune di Lallio; dall'altro lato la linea tramviaria T2, la nuova linea di tram di collegamento tra la stazione di Bergamo e la direttrice della Val Brembana fino al capolinea di Villa D'Almè.

Grazie alla realizzazione del nuovo servizio E-BRT, attivo a partire dal 2026, sarà possibile conseguire i seguenti risultati:

- alta integrazione modale, ottenibile anche attraverso la realizzazione di corsie preferenziali e l'implementazione di percorsi prioritari;
- maggiore velocità commerciale con conseguente considerevole riduzione dei costi al chilometro;
- maggiore capacità di trasporto tramite la messa in servizio di mezzi a maggiore capacità di carico;
- minori tempi di realizzazione rispetto alle altre modalità di trasporto.

L'obiettivo dichiarato dalla società partecipata ATB Mobilità consiste nell'effettuare il percorso con una velocità commerciale di 25 chilometri/ora contro i 16 chilometri/ora dell'attuale servizio di Linea 5, così da coprire la distanza da Bergamo a Dalmine in 20 minuti; saranno circa 38 i minuti necessari per raggiungere il capolinea a Verdellino.

Il nuovo servizio verrà effettuato per circa il 73% dei suoi 31 chilometri (tra andata e ritorno) in sede autonoma, potendo contare su semafori asserviti, evitando così il normale traffico e garantendo tempi di percorrenza certi e veloci.

In merito ai risvolti ambientali, l'esercizio dell'E-BRT, secondo stime effettuate dalla società ATB Mobilità, consentirà una riduzione di circa 780 tonnellate di CO2 all'anno a seguito dell'utilizzo di autobus elettrici e del previsto calo dell'utilizzo di automobili, ai quali si sommerà un'ulteriore riduzione ulteriori 183 tonnellate in meno di CO2 grazie all'implementazione di pannelli solari installati presso i depositi per consentire la produzione di energia elettrica "green".

Il nuovo sistema di trasporto sarà maggiormente competitivo rispetto all'attuale per capacità, affidabilità, accessibilità e velocità di viaggio, fattori essenziali per il miglioramento dello sviluppo socio-culturale e ambientale dell'asse sud-ovest del territorio di Bergamo. La nascita del nuovo servizio porterà al graduale split modale dal mezzo privato al Trasporto pubblico Locale.

L'integrazione del nuovo servizio con i servizi complementari dell'ultimo miglio e dimobilità dolce permetterà inoltre di allargare il servizio all'area più vasta che gravita intorno all'asse Bergamo-Dalmine-Verdellino. L'infrastruttura leggera che consente agli autobus di viaggiare in sicurezza in un percorso riservato agevola e accresce l'interesse della clientela all'utilizzo consapevole e programmatico del mezzo pubblico.

Dai dati pubblicati dalla società ATB è evidenziato che "almeno il 6% degli spostamenti che oggi avviene in auto si travaserà sull'E-BRT, grazie alla frequenza delle corse, alla rapidità e all'affidabilità del servizio. Se si pensa che oggi sull'asse Bergamo-Dalmine-Verdellino sono circa 2.150.000 all'anno i passeggeri che si spostano con i mezzi pubblici, nel 2026 si assisterà quasi a un raddoppio grazie al sistema E-BRT: è stato infatti stimato che il nuovo servizio Bergamo-Dalmine-Verdellino sarà utilizzato da circa 3.950.000 passeggeri, in ragione del suo appeal, della sua competitività in termini di tempi di percorrenza e di risparmio di costi individuali.

Lo shift modale porterà così a un calo del traffico di veicoli privati pari a circa 3.600 chilometri percorsi in meno all'anno: ne gioveranno il risparmio di tempo e di denaro da parte degli utenti, la qualità della vita di ciascuno e soprattutto l'ambiente, con un abbattimento stimato di 780 tonnellate di CO2 in meno rispetto al trasporto diesel.

In un territorio in cui la città capoluogo è sempre più polo di attrazione, il nuovo servizio si candida ad essere una forma di trasporto di massa su gomma flessibile ed elastica, con una forte identità, che va nella direzione di una mobilità sempre più smart, sostenibile ed europea”.

La nuova linea T2 è destinata ad avere un impatto rivoluzionario sulla viabilità tra il capoluogo e la Valle Brembana. Si svilupperà sul sedime della ex ferrovia, attraversando cinque comuni e interessando una popolazione di oltre 240 mila abitanti.

Il percorso si snoderà per 11,5 chilometri e nel primo tratto urbano condividerà il tracciato e le due fermate esistenti (Borgo Palazzo e San Fermo) della Linea T1. Dalla successiva nuova fermata Bronzetti, d’interscambio tra le due linee tramviarie, la linea T2 proseguirà lungo il tracciato della vecchia ferrovia della Valle Brembana, dismessa nel 1966.

Le fermate previste in totale sono 17: 9 nel Comune di Bergamo, 2 nel Comune di Ponteranica, 2 nel Comune di Sorisole, 2 nel Comune di Almè, 2 nel Comune di Villa d’Almè.

Per il 95% la Linea T2 si svilupperà lungo un percorso preferenziale e in sede protetta con 23 attraversamenti a raso tra stradali e pedonali. Il tram avrà un tempo di percorrenza da Bergamo a Villa d’Almè di 30 minuti; nell’ora di punta, con i tram occupati all’80%, si stimano 15.064 passeggeri al giorno, 150 corse e 1.700 chilometri percorsi al giorno, per un totale di 500.000 chilometri/anno e tra i 4,1 e i 4,5 milioni di passeggeri l’anno.

Il nuovo servizio tramviario sarà integrato con i servizi di trasporto pubblico dell’area urbana (linee di bus nei 30 comuni intorno al capoluogo) ed extraurbana della Valle Brembana e della Valle Imagna.

Come si evince da tali premesse, entro il 2026 Bergamo potrà contare su diverse nuove infrastrutture strategiche, tra cui il BRT e la linea T2, destinate a cambiare il volto della mobilità e le abitudini di spostamento di migliaia di utenti, con benefici notevoli quanto atempi di percorrenza, costi individuali legati agli spostamenti, traffico veicolare ridotto lungo le principali direttrici viabilistiche provinciali in direzione della Valle Brembana e della Media Pianura e conseguenti benefici per l’ambiente, nell’ottica di una mobilità sempre più sostenibile, al passo con gli obiettivi richiesti dall’Unione Europea.

***Bergamo si è mossa significativamente per rafforzare la mobilità ciclabile, ma dai numeri non sembra altrettanto per la pedonalizzazione. Avete progetti in tal senso? E più in generale sulla regolazione del traffico privato?***

Sul tema della pedonalizzazione l’Amministrazione Comunale ha operato nel periodo 2022-2024 una serie di interventi di notevole importanza, tra cui si riportano i principali:

il progetto urbanistico di riqualificazione del Centro cittadino, in particolare degli spazi di Piazza Matteotti, Piazza Cavour, Largo Gavazzeni, Sentierone, Giardini XXV Aprile, Piazza Dante, l’ex Diurno, con l’obiettivo di migliorare la qualità e vivibilità degli spazi, nonché incrementare la dotazione di aree pedonalizzate, verdi e de-pavimentate.

In particolare, Piazza Matteotti è passata da una chiara vocazione stradale a un’area ad evidente vocazione pedonale, analogamente a quanto effettuato su Via XX Settembre, garantendo accessibilità a fornitori dei negozi e ai residenti, al contempo aprendo spazi di qualità per pedoni e ciclisti. Sono stati eliminati posti auto che si trovavano sulla piazza, di fronte al palazzo degli uffici del Comune di Bergamo, ora sostituiti da nuovi spazi verdi e alberature.

Come previsto e più volte annunciato, il Centro Piacentiniano si è trasformato in una grande zona a vocazione pedonale dove possono transitare e accedere solo i mezzi degli aventi diritto (residenti, possessori di posti auto, carico-scarico), oltre a chi sosta nel parcheggio interrato di Via Borfuro. L’intervento in Via Tiraboschi che ha focalizzato l’attenzione sul tema della pedonalità in una delle vie centrali della città, incrementando notevolmente gli spazi a disposizione dei pedoni in un’ottica di incremento della qualità dello spazio pubblico e della vivibilità urbana, nonché di promozione di politiche di mobilità sostenibile (di cui la pedonalità e la sicurezza del transito per i pedoni sono parti essenziali).

Nel periodo succitato l'Amministrazione Comunale ha inoltre proseguito l'implementazione di nuove Zone 30 cittadine. In questo senso è utile fornire due dati relativi all'espansione cittadina delle stesse. Le nuove Zone 30 realizzate nell'anno 2024 risultano pari ad uno sviluppo di 38 km. lineari, concentrate nei quartieri cittadini di Grumello, Carnovali, Valverde/Valtesse, Conca Fiorita e Redona. Tali realizzazioni hanno portato lo sviluppo complessivo della rete di Zone 30 cittadine e strade a limite 30 km./h ad un totale di 193,0 km., pertanto pari a circa il 48% del totale della rete stradale di proprietà comunale (402,5 km.).

L'Amministrazione Comunale proseguirà nei prossimi anni sull'implementazione di alcuni interventi previsti nel PUMS, tra cui:

- la pedonalizzazione di alcune piazze storiche della città di Bergamo;
- l'attivazione di ulteriori aree pedonali e ZTL temporanee/definitive, in particolare nei pressi degli istituti scolastici;
- l'ampliamento nonché la realizzazione di ulteriori nuove Zone 30, ovvero aree urbane dove il traffico viene moderato e la velocità limitata a 30 km/h.

### ***A Bergamo esistono vari servizi di sharing mobility, contribuiscono in modo significativo alla mobilità in città?***

La sharing mobility si è affermata nelle nostre città negli ultimi anni come un innovativo modo di muoversi. Questo approccio consente di condividere con altri utenti mezzi, spazi e percorsi, rendendo gli spostamenti più efficienti, rapidi e rispettosi dell'ambiente.

L'Amministrazione Comunale, negli ultimi anni, si è dimostrata in grado di intercettare tale evoluzione nelle modalità di spostamento urbane implementando svariati servizi di mobilità per agevolare gli spostamenti quotidiani della cittadinanza tra cui bike sharing, monopattini in sharing, scooter sharing, car e van sharing.

Per quanto concerne lo sharing di mezzi leggeri (bici e monopattini) il servizio di monopattini occupa un segmento di domanda molto evidente: Bergamo è una delle città riconosciute in ambito nazionale per l'utilizzo di monopattini in sharing, sicuramente favorita dalla particolare conformazione cittadina caratterizzata da pendenze e specificità dimensionali.

Secondo i dati del primo quadrimestre (gennaio-aprile 2024) forniti dai due Operatori Economici autorizzati dal Comune di Bergamo allo svolgimento del servizio (società Bit Mobility e Lime Technology), i circa 800 monopattini hanno registrato 132.964 noleggi, con 265.694 chilometri percorsi dagli utenti.

Nei restanti mesi (da maggio a settembre 2024), i noleggi sono risultati pari a 228.104, con 466.629 chilometri percorsi.

Complessivamente nel periodo considerato i noleggi risultano pari a 361.068; tali dati dimostrano ancora una volta l'importante volume di utilizzo di tali mezzi che continuano ad essere preferiti ad altri mezzi sostenibili per gli spostamenti cosiddetti di "ultimo miglio".

Si segnala inoltre il raggiungimento di record di utilizzo, specialmente nel periodo estivo, con numeri intorno ai 1.600/1.700 noleggi al giorno.

A questi numeri si aggiunge la crescita del rinnovato servizio del bike sharing denominato "LaBigi", che continua a mostrare un positivo trend di utilizzo; secondo i dati del primo quadrimestre dell'anno 2024 le 406 biciclette attive sono state utilizzate 44.025 volte, percorrendo 87.960 chilometri, numeri in linea con i principali trend delle città italiane, che dimostrano ancora una volta quanto tale servizio possa effettivamente costituire un'estensione del trasporto pubblico e consolidare un rapporto di mutua collaborazione con i mezzi pubblici, consentendo la promozione di pratiche utili per la salute e l'ambiente.

Inoltre, al fine di incentivare ulteriormente l'utilizzo delle biciclette del servizio di bike sharing, è stata introdotta di recente un'importante novità: gli abbonati annuali di ATB e TEB potranno richiedere un voucher per 100 corse gratuite di massimo trenta minuti ciascuna, utilizzabile fino al 31 maggio 2025.

Diversa la situazione per lo sharing dei mezzi più pesanti (scooter e auto). Lo scooter sharing, sempre gestito dalla società Bit Mobility, ha visto 4.468 noleggi nei primi quattro mesi del 2024. Le condizioni meteorologiche sfavorevoli sono state indicate come una delle cause principali del ridotto utilizzo. Infine i servizi di car sharing. Il servizio pubblico gestito dalla società E-Vai ha registrato, nei primi quattro mesi dell'anno in corso, 214 noleggi per un totale di 5.240 chilometri; diverso l'andamento del servizio privato gestito dalla società SCAI Motor (servizio AllWays) che ha registrato nello stesso periodo 1.021 utilizzi per un totale di circa 15.160 chilometri. Nonostante i dati di utilizzo dei due servizi siano ancora distanti dai trend delle altre grandi città italiane l'Amministrazione Comunale intende continuare a promuovere e incentivare tali modalità di spostamento condivise ritenendole di grande utilità al fine di contribuire a decongestionare il traffico cittadino, ridurre l'impatto ambientale ed alleggerire la situazione dei parcheggi, in particolare nelle aree centrali della città.

## **Bologna – Valentina Orioli (già Assessora alla Mobilità)**



***Bologna, dopo tante indecisioni ha scelto decisamente la strada della realizzazione di una rete tranviaria come infrastruttura portante del trasporto pubblico. Come siete arrivati a questa decisione ed a che punto è la sua realizzazione?***

Questa decisione è maturata nel contesto della formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Il PUMS, approvato nel 2019, è stato il primo in Italia a considerare il sistema della mobilità nell'intera Città Metropolitana. Il PUMS ha ridisegnato il trasporto pubblico metropolitano mettendo a sistema Servizio Ferroviario Metropolitano, nuove linee di metrobuses, linee di filobus esistenti e in progetto, People Mover per il collegamento stazione-aeroporto, e una rete tramviaria costituita da 4 linee (per circa 57 km di estensione).

La Linea Rossa, che attraversa la città da ovest a nord-est, da Borgo Panigale a Fiera-Michelino e Pilastro-Caab, è stata subito progettata e finanziata già prima dell'avvento del PNRR. Al finanziamento, in seguito quasi integralmente convertito a fondi PNRR, si è aggiunto nel 2021 il finanziamento del tratto nord della Linea Verde, da via dei Mille alla stazione di Corticella.

La Linea Rossa è oggi in avanzato stato di realizzazione; è stata avviata anche la costruzione della Linea Verde, con la realizzazione del sottopasso autostradale nella zona di Caserme Rosse – Croce Coperta. Il piano di cantierizzazione in atto è organizzato su più fronti e vede impegnati oltre 500 operai in varie zone della città, in modo da permettere il rispetto dei tempi imposti dal PNRR. Le linee tramviarie in corso di realizzazione a Bologna misurano complessivamente oltre 20 km. Il finanziamento, pari a circa 800 milioni di euro, comprende anche l'acquisto dei tram, la cui fornitura è stata recentemente aggiudicata alla spagnola CAF.

La rete tramviaria a Bologna sta diventando realtà, come si può vedere nelle zone della città in cui i lavori di inserimento della tramvia sono già terminati. Mentre si procede spediti con la realizzazione, il 13 dicembre scorso è stato presentato il tracciato del ramo ovest della Linea Blu, da via dei Mille (capolinea provvisorio della Linea Verde) alla zona del Palasport di Casalecchio. Questa configurazione composta da due linee (la Rossa sulla direttrice ovest/nord-est e la Verde/Blu sulla direttrice nord/sud-ovest) costituirà l'assetto della prima fase di attuazione della rete tramviaria del PUMS.

In generale la stagione di realizzazioni che si è aperta in questo mandato anche grazie al PNRR sta permettendo una accelerazione nella realizzazione della tramvia ma anche delle altre infrastrutture fondamentali per la mobilità previste dal PUMS.

***Nelle migliori esperienze europee la realizzazione di tranvie ha comportato una riorganizzazione degli spazi urbani, sta avvenendo anche a Bologna?***

La realizzazione del tram comporta la riqualificazione integrale dello spazio pubblico delle strade, da facciata a facciata. Questo ridisegno non è soltanto un tema di arredo e qualità delle superfici, ma corrisponde alla riqualificazione profonda di tutte le reti che concorrono al funzionamento e al metabolismo della città. Questo aspetto, cioè lo spostamento e il rinnovamento dei sottoservizi, determina in buona parte le difficoltà e i disagi della cantierizzazione, ma viene ben compreso e anche apprezzato dalle persone man mano che il cantiere avanza e si lascia alle spalle la città rinnovata. Il passaggio della tramvia è anche l'occasione per mettere in sicurezza le infrastrutture idrauliche sotterranee, come i canali tombati di cui Bologna è molto ricca. In alcune zone della città al progetto del tram si associano veri e propri progetti di riqualificazione urbana estesa. Questo accade ad esempio in via Riva di Reno, dove un tratto del canale di Reno è stato riportato alla luce, ma anche a Santa Viola, dove il progetto del tram integra il piano di riqualificazione del mercato rionale. Questa riorganizzazione degli spazi urbani non può essere un compito interamente devoluto al progetto della tramvia, ma va vista in una logica integrata con la

pianificazione urbanistica e con i progetti intrapresi sia dall'amministrazione che dai privati. Quindi può essere il volano anche per trasformazioni successive che integrano il disegno della nuova mobilità.

***Bologna è assunta agli oneri della cronaca per la decisione di diventare città 30 km/h. Come siete arrivati a questa decisione e quali sono stati i risultati conseguiti sinora?***

Abbiamo maturato la scelta di trasformare Bologna nella prima grande Città 30 italiana in coerenza con le previsioni del PUMS, e principalmente per ragioni di sicurezza. Gli incidenti stradali oggi in Italia provocano oltre 8 morti al giorno, e avvengono per oltre il 70% all'interno delle aree urbane. Bologna purtroppo non fa eccezione a questa tendenza e la prima cosa da fare per ridurre numero di vittime e gravità degli incidenti è abbassare la velocità.

Il 16 gennaio la Città 30 sarà arrivata ad un anno di piena attuazione. Dopo quella data sarà aggiornato il resoconto dei risultati, che per ora sono positivi. Nei primi sei mesi sono calati gli incidenti stradali (di quasi l'11%) e i feriti (di oltre il 10%). In particolare sono diminuiti fortemente (circa -38%) gli incidenti più gravi, classificati dal 118 con "codice rosso". Si riducono i decessi (il 33% in meno), toccando il minimo storico dal 2013 a oggi negli anni normali e tornando ai livelli del periodo Covid a mobilità limitata.

***Bologna, rispetto alla vicina Firenze, ha una minore estensione della Zona a Traffico Limitato e di Aree pedonali, quali sono le motivazioni di ciò?***

Credo che sia importante che le città si confrontino, ma ogni città deve trovare la propria strada verso la realizzazione di un sistema di mobilità sempre più sostenibile ed integrato. Da questo punto di vista non ritengo che il confronto espresso in termini meramente quantitativi sia particolarmente significativo. Bologna ha una ZTL Ambientale entrata in vigore dal 1 gennaio 2020, grazie alla quale si è potuto lavorare sulla selezione dei veicoli in ingresso alla zona più densa della città, che corrisponde in pratica al centro storico. Questo provvedimento ha dato un contributo importante al rinnovamento del parco auto bolognese, che risulta uno dei più performanti in Italia con una diffusione sopra la media nazionale di auto euro 5, euro 6, ibride ed elettriche.

L'estensione della rete tramviaria e il lavoro di trasformazione sicura delle aree stradali avrà un ruolo importante nell'incoraggiare la ciclabilità e la pedonalità, anche in zone che non sono classificate come "pedonali" in senso stretto. La priorità pedonale e la strada come spazio condiviso rappresentano un orientamento che va oltre la mera perimetrazione di aree pedonali in senso tradizionale.

***La ciclabilità è sempre stato un fiore all'occhiello per le città emiliane, qual'è la situazione a Bologna?***

Dalla pandemia di Covid-19 in poi abbiamo lavorato moltissimo per incrementare la rete ciclabile e completare i percorsi previsti dal Biciplan di Bologna, che è parte integrante della Bicipolitana. Grazie al PNRR abbiamo potuto realizzare molti km di piste e corsie ciclabili, e questo incremento si vede nel continuo aumento di biciclette in circolazione per le strade della città. I dispositivi conta bici presenti in città restituiscono un incremento costante del numero di biciclette circolanti, quantificabile in 10% all'anno. Oltre ad estendere la rete, abbiamo lavorato sull'aumento dei posti bici, sulla segnaletica dedicata, e la realizzazione di nuove ciclo stazioni è una delle attività già in corso che si intensificherà nel prossimo futuro. Questa attenzione complessiva alla ciclabilità, che è uno degli elementi qualificanti di Bologna Città 30, è stata premiata lo scorso anno con l'ottenimento di 5 "bike smile" da parte di FIAB.

***Bologna è una delle poche grandi città senza mezzi di micromobilità in sharing, si è trattato di una scelta ed in caso affermativo per quale motivo?***

Abbiamo deciso di non investire su flotte di monopattini pubblici soprattutto per la loro pericolosità, e per la conformazione della città che ha oltre 60 km di portici. Eravamo giustamente

preoccupati della gestione di questi mezzi che, essendo equiparati alle biciclette, sotto i portici non devono circolare, né possono parcheggiare. Questa scelta ha premiato l'uso della bicicletta che è il mezzo di mobilità in sharing preferito a Bologna. La flotta di Ridemovi, operatore che ha un'esclusiva sulla gestione del servizio in città, si è costantemente ampliata e modernizzata, ed oggi è composta in larga maggioranza da e-bike. Le e-bike di fatto sostituiscono i monopattini.

***Nei suoi anni di mandato quali sono stati gli interventi che le hanno dato maggiori soddisfazioni e quali le hanno creato maggiori problemi?***

Nel mandato 2016-2021 sono stata assessora a Urbanistica, Ambiente e candidatura Unesco e vicesindaca per gli ultimi due anni. Da ottobre 2021 a fine 2024 ho invece ricoperto il ruolo di assessora alla Nuova mobilità. In entrambe le vesti ho raggiunto obiettivi importanti che mi hanno dato grandissima soddisfazione: fra questi, la formazione del Piano Urbanistico Generale e di tutti gli strumenti di pianificazione che oggi orientano le trasformazioni di Bologna (PUMS e PAESC); l'avvio del processo che ha istituito le Assemblee cittadine per il Clima; la finalizzazione della candidatura dei Portici di Bologna e la loro effettiva iscrizione alla World Heritage List Unesco nel luglio 2021.

Le soddisfazioni più recenti e più grandi sono legate alla realizzazione effettiva dei progetti che qualificano la Nuova mobilità di Bologna, fra cui in particolare la Città 30 e la realizzazione del tram. La mobilità è un settore molto difficile e conflittuale, ma lavorare su progetti di mobilità permette di cambiare la città in modo molto concreto e diretto, quasi quotidiano. Questo dà una soddisfazione grandissima, che ripaga di ogni difficoltà, e che mi spinge a dire che continuerò, da ricercatrice e docente di urbanistica, ad occuparmi di mobilità perché è un elemento decisivo della transizione ecologica delle città.

Quando si serve come amministratori i problemi sono all'ordine del giorno, ma posso dire che ho imparato e ricevuto molto più di quanto abbia potuto dare, e questo ripaga di ogni difficoltà.

***Vuole lanciare un messaggio al suo successore?***

Il mio successore ed io siamo in sintonia, e ci sentiamo ogni volta che questo è necessario. Fra l'altro gli ho lasciato sulla scrivania una immagine di Fausto Coppi, per ricordarsi che bisogna faticare molto, mollare mai, e correre lealmente per vincere. Ma lui queste cose le sa.

## **Bologna – Michele Campaniello (Assessore alla Nuova mobilità e infrastrutture, trasporto pubblico locale, Città 30 e sicurezza stradale)**



*Sulla base del monitoraggio dell'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile, a luglio scorso abbiamo pubblicato questo quadro sintetico della situazione a Bologna (che aggiorneremo nelle prossime settimane con le informazioni rilevate fino alla fine del 2024) <https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/bologna-9-7-2024-citta-30-km-h-e-rete-tranviaria-la-strada-emiliana-alla-mobilita-sostenibile/>. Le sembra che il quadro presentato sia esaustivo della situazione e la rappresenti in modo adeguato, o ha qualche osservazione/suggerimento?*

Il quadro presentato è sicuramente positivo, con un ampio spettro di iniziative in corso, ma potrebbe essere utile una visione ancora più integrata e di lungo periodo. Per esempio, stiamo lavorando per sviluppare maggiormente la sinergia tra il trasporto pubblico e la mobilità attiva (ciclabile e pedonale), creando un sistema di “intermodalità” che renda più facile e veloce il passaggio tra diversi mezzi.

*Bologna per quanto riguarda il trasporto pubblico ha in corso azioni su vari fronti: realizzazione della nuova rete tranviaria, estensione di quella filoviaria, elettrificazione della flotta degli autobus, sviluppo del sistema ferroviario metropolitano. Nei prossimi anni del suo mandato, quali sono gli obiettivi che pensa di poter raggiungere?*

Nei prossimi anni, l'obiettivo principale sarà consolidare e ampliare la rete tranviaria, rafforzando la sua integrazione con il resto del sistema di trasporto pubblico, e completare l'elettrificazione della flotta degli autobus, riducendo così l'impatto ambientale. Da questo punto di vista è importante sottolineare che Bologna entro il 2027 avrà una flotta circolante di mezzi di trasporto pubblico interamente ad emissioni zero. Sviluppare ulteriormente il sistema ferroviario metropolitano rappresenta un altro passo fondamentale per aumentare la capacità di spostamento delle persone e ridurre la congestione stradale.

*La sicurezza stradale è una delle motivazioni che hanno portato Bologna a istituire il limite di velocità a 30 km/h in molte strade, ci sono altre azioni che avete in corso in questo ambito?*

Il limite di velocità a 30 km/h è un passo importante, ma è necessario lavorare anche su altri fronti, come il miglioramento della segnaletica, l'installazione di tecnologie intelligenti per il monitoraggio del traffico e la promozione di iniziative di educazione stradale, mirate a sensibilizzare la cittadinanza. È fondamentale anche il miglioramento delle infrastrutture per pedoni e ciclisti, con particolare attenzione agli interventi fisici sulle strade per migliorare la sicurezza e convivenza di tutti gli utenti della strada.

***Molte città europee stanno lavorando per istituire / allargare zone a basse emissioni, se non addirittura a zero emissioni, per limitare la circolazione dei veicoli inquinanti. Bologna ha un parco veicolare piuttosto rinnovato, ma avete in programma qualcosa in questo ambito? E riguardo alle politiche della sosta?***

L'adozione di zone a basse emissioni è senza dubbio una priorità. Nonostante un parco veicolare già rinnovato, è importante inoltre, incentivare ulteriormente la mobilità elettrica, attraverso la promozione del car sharing elettrico e del bike sharing che già sta dando ottimi risultati nella nostra città.

Le politiche della sosta dovrebbero mirare a ridurre il parcheggio indiscriminato e favorire la rotazione dei veicoli, per evitare che le aree urbane siano invase da auto parcheggiate per lungo tempo. Stiamo lavorando inoltre, per una maggiore promozione dell'uso di parcheggi "a distanza", collegati con il centro della città.

***La mobilità attiva (pedonale e ciclabile) rappresenta una componente essenziale della mobilità urbana, da favorire ed incentivare. Quali azioni avete in programma?***

Per incentivare la mobilità pedonale e ciclabile, bisogna continuare a investire nella sicurezza e nella comfort delle infrastrutture. La creazione di nuove piste e corsie ciclabili, la riorganizzazione delle strade in modo da renderle più sicure per pedoni e ciclisti, e la promozione di campagne per sensibilizzare alla mobilità sostenibile sono azioni fondamentali. È importante anche integrare la mobilità ciclabile con i mezzi di trasporto pubblico, implementando la realizzazione di postazioni di parcheggio sicuro per le biciclette nelle stazioni o nelle fermate.

***Una componente della mobilità urbana su cui poco si discute e che però è sempre più importante, è costituita dalla logistica, quali iniziative avete intenzione di realizzare in questo campo?***

La logistica è un tema centrale per la mobilità urbana, e a Bologna è possibile pensare a soluzioni innovative per il trasporto delle merci, come l'utilizzo di veicoli elettrici o cargo bike per le consegne in centro. Stiamo ragionando sullo sviluppo di una rete di hub logistici in prossimità delle principali vie d'accesso alla città, che permetta di ridurre il traffico urbano causato dalle consegne e di ottimizzare la gestione delle merci abbiamo partecipato e stiamo partecipando a diversi bandi europei per promuovere progetti pilota sul nostro territorio.

***Fare l'Assessore alla Mobilità è uno degli incarichi più complessi in una Amministrazione Comunale, soprattutto per la necessità di fronteggiare le difficoltà che con estrema frequenza emergono da parte di categorie, comitati, associazioni, rispetto ai provvedimenti assunti. Quale linea di condotta pensa di assumere su questo piano?***

Gestire le difficoltà derivanti da categorie, comitati e associazioni richiede una comunicazione costante e trasparente. È fondamentale mantenere un dialogo aperto con la cittadinanza, ascoltando le loro preoccupazioni e cercando di trovare soluzioni che bilancino le esigenze di tutti. La partecipazione attiva dei cittadini nelle fasi di progettazione è un elemento chiave per garantire l'accettazione delle politiche. Allo stesso tempo, sarà importante continuare a perseguire con fermezza gli obiettivi di sostenibilità, poiché questi sono determinanti per il benessere collettivo e per la vivibilità della città.

## **Cagliari - Yuri Marcialis (Assessore alla Mobilità, infrastrutturazione urbana e gestione uffici comunali)**



***Come giudica la fotografia realizzata recentemente dall'Osservatorio riguardo alla situazione della mobilità di Cagliari? ([Il punto sulla mobilità nel capoluogo sardo](#))***

La fotografia è certamente realistica. Evidenzia una propensione delle cittadine e dei cittadini a muoversi maggiormente coi mezzi privati, nonostante il servizio pubblico (in particolare autobus) sia di ottimo livello. Tra le altre cose, il parco mezzi verrà decisamente rinnovato nei prossimi due anni.

***Quali sono gli obiettivi della nuova Amministrazione cagliaritano nel campo della mobilità?***

Gli obiettivi sono diversificati e riguardano diversi aspetti.

Il punto principale è diminuire il tempo di percorrenza per recarsi in città e per muoversi all'interno della città. Serviranno politiche congiunte con altre Istituzioni per favorire gli spostamenti attraverso la SS554, così da evitare traffico di passaggio in alcune vie cittadine, non progettate per quello scopo. Avremo la necessità di ottimizzare l'accesso in città nella zona di piazza Matteotti per consentire una migliore circolazione sia privata che pubblica.

Per entrare nello specifico, per esempio in relazione al trasporto pubblico (autobus), contiamo di avere un 80% di mezzi elettrici entro il 2025. Inoltre abbiamo tra le priorità quella di incrementare la rete di piste ciclabili e di migliorare la sicurezza dei pedoni, anche attraverso modifiche degli attraversamenti.

***Sul trasporto pubblico Cagliari sta puntando sulla estensione della metrotramvia. Pensa che questa strada possa determinare uno spostamento modale a favore della mobilità collettiva?***

Pensiamo che con il completamento della linea che da via Dante collegherà via Roma e piazza Matteotti ci sarà certamente un incremento degli spostamenti in favore della mobilità collettiva. Questa estensione della rete della metrotramvia soddisferà i bisogni di mobilità delle persone e migliorerà, a nostro parere, la qualità della vita in città.

***Cagliari si è mossa per rafforzare la mobilità ciclabile e pedonale, pensa che queste misure possano essere rafforzate? Avete progetti in tal senso? E più in generale sulla regolazione del traffico privato?***

Ho già accennato ad alcuni interventi in tal senso. Sarà uno dei nostri obiettivi, quello di favorire, promuovere e rendere più sicuro muoversi a piedi e in bicicletta. Questo tipo di politica attiene anche alla salute pubblica, numerosi studi evidenziano come la qualità della vita delle cittadine e dei cittadini possa notevolmente migliorare grazie alla buona pratica di camminare o pedalare. E' nostro obiettivo promuovere questo tipo di mobilità rafforzando l'infrastrutturazione urbana.

***A Cagliari esistono pochi servizi di sharing mobility, ritiene di assumere iniziative per estenderli?***

I servizi di sharing sono utili e sempre più apprezzati. Anche in questo caso, si parla di un servizio utile per la cittadinanza e i turisti. Molte amministrazioni pubbliche, Comune compreso, operano già con un car sharing interno.

Certamente servirà implementare il servizio, non solo nel centro storico ma abbiamo necessità di approfondire il tema perché l'ultima gara riguardante il bike sharing non ha avuto buon esito per carenza di domande.

## **Firenze – Andrea Giorgio (Assessore alla Mobilità e Viabilità, Tramvia, Transizione ecologica, Sicurezza urbana e Polizia municipale**



***Come giudica la fotografia realizzata recentemente dall'Osservatorio riguardo alla situazione della mobilità di Firenze?***

Nel panorama italiano il risultato di Firenze è positivo. Nell'ultimo rapporto Mobilitaria 2025 emerge che le scelte perseguite dall'Amministrazione sono state apprezzate e considerate tra le più avanzate in Italia, soprattutto per i progetti del sistema tranviario. Inoltre, Firenze è seconda dietro Milano per quanto riguarda il minor divario tra la situazione del 2021 e gli obiettivi di decarbonizzazione e mobilità sostenibile al 2030. C'è ancora da fare, soprattutto per quanto riguarda la riduzione dell'inquinamento e del suo impatto sulla salute, ma abbiamo imboccato la strada giusta. Solo la rete tramviaria, infatti, rappresenta strumento straordinario per la riduzione dello smog: i milioni di passeggeri si traducono infatti in una sostanziale riduzione dei veicoli privati. Si tratta di decine di migliaia di auto che ogni giorno restano parcheggiate: già adesso con la T1 e la T2 sono oltre 30mila con un taglio di 14mila tonnellate di CO2 all'anno. Con la linea per Bagno a Ripoli a regime avremo ulteriori importanti riduzioni sia delle emissioni di CO2 (4.400 tonnellate/anno) e di spostamenti con mezzi privati (poco più di 8.670). E a con tutte altre linee saranno attivate (Rovezzano, Piagge-Campi Bisenzio e l'estensione della T2 fino a Sesto Fiorentino) saranno quasi 70mila veicoli in meno sulle strade cittadine e quindi ancora più importante l'abbattimento stimato dello smog pari a 35mila tonnellate annue di CO2.

***Quali sono gli obiettivi dell'Amministrazione nel campo della mobilità?***

La parola d'ordine è "sostenibilità". La mobilità è uno dei fattori chiave per fare di Firenze una città sempre più sostenibile. Per dare a Firenze la dimensione di una città moderna e interconnessa, sia all'esterno sia a livello metropolitano sia tra i diversi quartieri, dobbiamo concludere la realizzazione delle infrastrutture. Solo un sistema di mobilità integrato, basato sulle tramvie e sull'utilizzo dei binari di superficie liberati dell'Alta velocità, garantirà avere un servizio su rotaia puntuale, efficiente e moderno. E quindi consentirà di lavorare sul trasporto pubblico migliorando il servizio e incentivando l'utilizzo e la fidelizzazione degli utenti. Molto importante il piano parcheggi con 10mila nuovi posti auto in parcheggi scambiatori, di relazione e riservati ai residenti. Ovviamente continueremo a incentivare l'utilizzo delle biciclette e della micromobilità elettrica. Una serie di iniziative, quindi, che hanno un obiettivo: proporre soluzioni alternative funzionali e credibili al veicolo privato per spostare più persone possibili su forme di mobilità più sostenibile e di minor impatto per la città. Avere meno auto nelle strade e nelle piazze significa, infatti, migliorare la vivibilità della città e in particolare del centro storico. Rientrano in questo quadro le iniziative già attivate e mirate a incentivare un modo diverso per raggiungere le aree centrali della città nelle ore serali: i circa 4.000 posti a tariffa scontata in 9 parcheggi di FiPark (1 euro all'ora dalle 18 alle 24 con pagamento tramite l'app Bmove) e l'ampliamento dell'orario fino alle 24 del servizio dei bussini C1, C2, C3 e C4 che collegano i principali posteggi pubblici con le varie zone del centro.

***Sul trasporto pubblico la Sindaca in campagna elettorale si è espressa chiaramente per continuare nella realizzazione del sistema tranviario metropolitano. Quali saranno gli impegni nei prossimi anni?***

La tramvia rappresenta la rete portante del trasporto pubblico, caratterizzata da alta capacità, puntualità ed efficienza. Nel 2024 sono stati oltre 39 milioni i passeggeri che hanno scelto la tramvia per spostarsi in città e i dati dei primi mesi del 2025 sono ancora più positivi tanto, se il trend viene confermato, a fine anno supereranno quota 42 milioni. A sistema completato, arriverà a trasportare ogni anno oltre 90 milioni di passeggeri, con una media di circa 250.000 al giorno.

Dal punto di vista dei cantieri, dopo l'entrata in funzione della VACS a fine gennaio, adesso stanno procedendo in modo spedito i lavori della linea per Bagno a Ripoli. Insieme alle ditte abbiamo predisposto un cronoprogramma accelerato dei cantieri e tutto siamo impegnati perché le lavorazioni vadano avanti come previsto. Un grande lavoro di squadra per realizzare questa importante opera e al tempo stesso ridurre il più possibile i disagi per i cittadini. Intanto stanno andando avanti le procedure necessarie per avviare i lavori delle linee per Rovezzano (nel 2025), le Piagge e Campi Bisenzio e successivamente il prolungamento della linea 2 verso Sesto Fiorentino. L'obiettivo è concludere tutti i lavori entro il 2028.

***Firenze si è mossa significativamente per rafforzare la mobilità ciclabile, quali progetti avete in tal senso?***

Nella nostra idea di mobilità le biciclette sono una parte fondamentale, assieme alle tramvie e ai bus, per offrire un'alternativa sicura ed efficiente all'utilizzo dell'auto privata, troppo diffuso in città. Quindi andremo avanti su questa strada e potenziare la rete di percorsi dedicati è fondamentale. L'obiettivo è ambizioso: ampliare e integrare la Bicipolitana arrivando, nel medio-lungo termine, a 200 km. Ma siamo impegnati anche in altri interventi sempre importanti, tra cui il piano delle velostazioni in corrispondenze delle fermate tranviarie e ferroviarie dove poter lasciare in sicurezza il proprio mezzo. Un'attenzione a tutto tondo, quindi, perché un sempre maggiore utilizzo della bicicletta comporta infatti una significativa riduzione del traffico privato, con benefici per l'ambiente e la vivibilità urbana oltre che per la salute di chi vive, lavora e studia in città. Oltre agli interventi strutturali, abbiamo avviato una politica di promozione dell'utilizzo della bicicletta. Abbiamo prorogato fino a novembre il progetto "Pedala, Firenze ti premia" che prevede incentivi per chi utilizza la bici. Sono oltre 2.300 i kit montati su altrettante due ruote (sia muscolari che a pedalata assistita) e in un anno i fiorentini e le fiorentine hanno percorso quasi 2,5 km contribuendo a un taglio di oltre 377mila kg di CO2. E siamo al lavoro per rilanciare il progetto ampliandolo la platea degli utilizzatori. Sempre per incentivare della bicicletta e al contempo promuovere l'intermodalità con il trasporto pubblico, abbiamo lanciato il progetto sperimentale del pass gratis per il bike-sharing dedicato agli abbonati del TPL: sono oltre 25mila i coupon mensili scaricati e la sperimentazione andrà avanti fino a dicembre. Per favorire l'intermodalità tra bici e trasporto pubblico realizzeremo velostazioni in corrispondenza di stazioni ferroviarie e delle principali fermate della rete tranviaria, e una rete diffusa di bike-box nelle zone di residenza, di uffici, università, aree commerciali ecc.

***E più in generale sulla regolazione del traffico privato?***

Per quanto riguarda il traffico privato, il nostro obiettivo è ridurre il numero dei veicoli in strada, offrendo una valida alternativa ai cittadini, anche attraverso incentivi per le famiglie fiorentine che rottamano senza riacquistare le seconde e le terze auto. Abbiamo intenzione anche di ridurre il numero dei veicoli in circolazione, a partire da quelli pesanti sui viali e i bus turistici. E di lavorare per riorganizzare la logistica all'interno della Ztl sempre nell'ottica di alleggerire la pressione dei mezzi di carico/scarico merci anche con la creazione di micro-hub nelle vicinanze del centro e l'attivazione di un servizio di distribuzione ad essi collegato.

***A Firenze esistono vari servizi di sharing mobility, contribuiscono in modo significativo alla mobilità in città?***

In città la sharing mobility funziona soprattutto per quanto riguarda le biciclette. Secondo Ridemovi, che gestisce il noleggio delle bici normali e a pedalata assistita, i numeri di Firenze sono straordinari. Nei quattro primi mesi del 2025 il bike sharing ha registrato infatti un aumento del 18% dei viaggi, circa 7.000 al giorno, a fronte di numeri già da primato del 2024 che si è chiuso con oltre un milione e mezzo di viaggi e una media di 6.000 spostamenti quotidiani. Dall'analisi dei dati si evince inoltre che i maggiori utilizzatori delle bici arancioni di Ridemovi sono gli studenti, i lavoratori e i residenti: i picchi dei noleggi, infatti, sono concentrati nelle ore mattutine e nel tardo pomeriggio dei giorni feriali. La maggioranza degli utenti noleggia le bici arancioni per viaggi brevi sia dal punto di vista chilometrico (per le bici standard in media 1,28 km, per le e-bike 2,25 km) che di tempo (13 minuti e 10 minuti), quindi per coprire il cosiddetto “ultimo miglio”, ovvero il collegamento tra la fermata di bus/tramvia e la stazione ferroviaria e la destinazione finale. Da questi numeri appare evidente che il loro contributo agli spostamenti è rilevante. Come Amministrazione vogliamo ulteriormente investire su questo tipo di mobilità: quindi ampliare il bike sharing sia dal punto di vista del parco mezzi sia dell'area di utilizzo comprendendo anche i comuni limitrofi. Ma puntiamo anche su car sharing elettrico come servizio innovativo e diffuso in modo capillare, con spazi di sosta riservati non solo nelle strade residenziali ma anche nei supermercati, in prossimità delle scuole e degli uffici pubblici.

**Genova – Emilio Robotti  
(Assessore alla Mobilità  
sostenibile, Trasporto pubblico,  
Lavoro e rapporti sindacali,  
Servizi civici e Diritto di  
cittadinanza)**



***Quali sono gli obiettivi della nuova Amministrazione genovese nel campo della mobilità?***

A rischio di essere scontati: aumentare l'offerta di trasporto pubblico, regolare la domanda di trasporto privato. Ovvero potenziare il trasporto pubblico in termini di servizi e infrastrutture, introdurre gradualmente regole per la gestione del traffico motorizzato privato e dell'accessibilità alle aree più centrali della Grande Genova (ricordiamoci che Genova è policentrica e diversi sono gli ambiti storici e di valore che devono essere tutelati), riqualificare lo spazio pubblico, compreso lo spazio stradale, per facilitare e rendere sicura la mobilità pedonale e ciclabile, estendere, per quanto la maglia viaria cittadina lo può consentire, la rete ciclistica genovese, diffondere servizi di mobilità condivisa compreso il servizio di car sharing.

***Sul trasporto pubblico ereditate i controversi progetti di Skymetro e dei quattro assi di forza, oltre al prolungamento della metropolitana. Avete margini di intervento per migliorare questi interventi infrastrutturali?***

Margini di miglioramento ce ne sono sempre e ce ne sono certamente in questo caso. Un esempio può essere, in alcuni casi, l'eliminazione di rotture di carico previste dal progetto originario degli assi di forza, ad esempio. Ma il progetto assi di forza, ovvero 4 linee BRT (Bus Rapid Transport) è comunque un intervento – scelto dalla giunta precedente all'attuale, che si trova a doverlo eseguire – centrato sull'efficientamento dei servizi di trasporto urbano, ovvero garantire per la massima estensione possibile un percorso protetto e riservato con minime interferenze tra traffico privato e trasporto pubblico. Si tratta quindi di garantire affidabilità al servizio pubblico, regolarità, puntualità e anche minori tempi di spostamento. Interventi che hanno un beneficio anche per la produttività aziendale: minori tempi di percorrenza delle corse comportano un risparmio sui turni di guida e quindi un risparmio sui costi di esercizio. Con questi interventi il trasporto pubblico ha l'obiettivo di essere più competitivo rispetto all'utilizzo dell'auto privata o all'ancor più competitivo scooter.

Precisando che non si tratta di demonizzare nessuna delle modalità a cui il cittadino o la cittadina può ricorrere per risolvere, di volta in volta, le proprie esigenze di mobilità. L'obiettivo è però ridurre l'attuale gap competitivo tra mezzo privato (scooter e auto) e mezzo pubblico; non solo obiettivo di risparmio, ma che riguarda anche il comfort dei mezzi, l'affidabilità, la disponibilità. Il progetto assi di forza e prolungamenti metro comprende anche il rinnovo della flotta, nuovi depositi e parcheggi di interscambio la cui finalità è alleviare i flussi veicolari privati diretti verso le aree centrali e alleggerire la maglia viaria da una quota di traffico.

Lo Skymetro è una pratica archiviata. Certamente la val Bisagno, una delle componenti della città policentrica, deve però essere servita da un sistema di trasporto rapido e di massa. A tal fine abbiamo richiesto, come annunciato alla stampa, un supporto al Politecnico di Milano, con cui il rapporto è in corso di perfezionamento.

***L'orografia di Genova non aiuta la mobilità ciclabile, ma i numeri indicano un significativo deficit di piste ciclabili, avete intenzione di intervenire in questo ambito? È per quanto riguarda lo sviluppo di aree pedonali?***

L'orografia genovese non aiuta la mobilità ciclabile ma più in generale non aiuta neanche la rete stradale. In altre parole, manca la base su cui realizzare piste e corsie ciclabili. Il dislivello un ciclista lo può superare, a maggior ragione se assistito da un piccolo motore elettrico oppure utilizzando i numerosi impianti di risalita. Più difficile, per la scarsa disponibilità di spazi, realizzare percorsi ciclabili in linea sulla nostra striminzita rete viaria cittadina. Nonostante questi limiti oggettivi, oggi i ciclisti hanno a disposizione a Genova di oltre 70 km di itinerari ciclabili, una rete di una decina di Bike parking molto utilizzati. È un dato che va esteso e temperato al contesto genovese.

***Seguendo le cronache locali si rilevano notevoli resistenze a timidi tentativi di introdurre limitazioni al traffico privato più inquinante, avete progetti in merito?***

Prima di parlare di limitazioni al traffico privato è necessario conoscere questa domanda di traffico: quante auto, quanti veicoli commerciali, quanti motorini, di che categoria Euro, da dove provengono, etc. Per questo è necessario approntare, ed è un progetto avviato, un sistema di rilevazione della mobilità urbana. Abbiamo tanti sensori già ora disponibili, con questo progetto in itinere altri ne verranno installati sulla rete viaria e questo sistema di telecamere raccoglierà dati sul traffico che verranno inviati ad una centrale. A questo punto l'Amministrazione avrà una solida base informativa e potrà proporre, condividere con i diversi portatori di interesse e attuare misure che potranno contribuire a ridurre quel gap competitivo che oggi registriamo tra trasporto privato e trasporto pubblico.

***Per i servizi di sharing mobility, Genova risulta agli ultimi posti come numero di mezzi disponibili per le città metropolitane, pensate di intervenire per potenziarli?***

In generale guardando alle altre città italiane possiamo rilevare che nel mercato della sharing mobility è in corso una ristrutturazione. Si riducono gli operatori, i veicoli, il numero di servizi. La domanda è invece stabile. Le dinamiche poi sono diverse da città a città e da modalità a modalità di servizio sharing: monopattini, biciclette, scooter e car sharing. A Genova, al momento registriamo un ottimo servizio di car sharing con circa 200 auto elettriche in parte a stazione fissa e in parte a flusso libero. Il servizio a flusso libero sconta un deficit di aree di sosta nell'area urbana centrale, mentre il servizio a stazione fissa è un servizio molto apprezzato soprattutto dai residenti nel centro storico che in diversi casi hanno rinunciato all'auto in proprietà. Il servizio di bike sharing lo dobbiamo rivedere radicalmente e potenziare puntando ad una consistente flotta di biciclette a pedalata assistita. Per gli scooter dobbiamo invece chiedere agli operatori se ritengono Genova un mercato appetibile. In passato due operatori ci hanno provato ma non hanno trovato le condizioni sufficienti per stabilizzare nel tempo la loro presenza. L'intento dell'Amministrazione è raccogliere dal mercato le informazioni necessarie per definire un percorso di sviluppo dei servizi di micromobilità condivisa con biciclette a pedalata assistita e scooter elettrici. Riguardo ai monopattini al momento sospenderei il giudizio. Quindi l'indirizzo dell'Amministrazione è sicuramente quello di riavviare e diffondere i servizi di bike e scooter sharing e di accompagnare le iniziative di espansione del car sharing che nel loro insieme costituiscono un servizio complementare al trasporto pubblico.

***Sul versante della sicurezza stradale pensate di estendere limitazioni della velocità sull'esempio di Bologna? E in termini di strade scolastiche?***

A Genova, e ritorna sempre il tema della disponibilità dello spazio, già ora in molte delle nostre strade è difficile superare i 30 km/h. Generalmente per la limitata sezione stradale dove peraltro insiste la sosta, anche molto fantasiosa in alcuni casi, e altre numerose funzioni. È necessario dunque analizzare caso per caso, a partire dalla presenza di funzioni come quelle scolastiche ad esempio e approntare specifici interventi di regolazione, compresi gli interventi di urbanistica tattica. Con tanti piccoli e puntuali interventi, è possibile ridisegnare gli spazi stradali, compresi quelli residui, e destinarli quindi alla pedonalità. Un esempio è il progetto Genova Street Lab, un intervento di urbanistica tattica a San Pier d'Arena condotto dalla direzione Smart Mobility, dalla direzione Urbanistica e il supporto del Politecnico di Milano. Quattro puntuali ambiti di intervento finalizzati ad estendere e riqualificare gli spazi pedonali e in particolare gli spazi antistanti la scuola Salgari. Con Genova Street Lab (progetto tra l'altro premiato) abbiamo intenzione di sperimentare un metodo di intervento che coinvolge la cittadinanza e da replicare in tutti i Municipi della nostra città. Interventi di urbanistica tattica e Municipi costituiscono infine la giusta composizione di luogo della città a 15 minuti per la quale l'Amministrazione ha istituito una delega assessorile.

***Il monitoraggio che facciamo come Osservatorio (usando i dati ARPA) da gennaio 2025 mostrano una criticità per Genova relativa al biossido di azoto, con 58 giorni di superamento del limite giornaliero – introdotto dalla Direttiva Europea 2881/2024 – nei primi 5 mesi dell'anno. In questo caso si sommano gli effetti del trasporto stradale e navale. Cosa pensa sia possibile fare per salvaguardare la salute dei cittadini?***

Sicuramente le iniziative che finora sono state accennate hanno come obiettivo la riduzione dei flussi veicolari privati e quindi delle emissioni inquinanti. Anche l'ammodernamento e la conversione all'elettrico della flotta bus di AMT con fondi PNRR e con il progetto 4 assi contribuire alla riduzione degli inquinanti nell'aria. Per i veicoli privati, il Comune gestisce i fondi regionali per il rinnovo della flotta e la conversione all'ibrido e all'elettrico. Sono tasselli ciascuno dei quali porta il proprio contributo. Infine, è da sviluppare il progetto dell'elettrificazione delle banchine portuali, il cosiddetto "Cold Ironing", cosa che a Genova è fondamentale perché il contributo delle navi in porto all'inquinamento dell'aria è molto significativo, come dimostrano le rilevazioni.

## **Napoli – Edoardo Cosenza (Assessore alle Infrastrutture, Mobilità e Protezione Civile)**



*Napoli continua a registrare un uso elevato dell'auto privata. Quali misure strutturali state pianificando per ridurre l'impatto sul traffico e sulla vivibilità urbana?*

A partire dagli strumenti di pianificazione dei trasporti già approvati (Piano comunale dei trasporti, Piano generale del traffico urbano, Programma urbano dei parcheggi, Piano della rete stradale primaria e Piano delle 100 stazioni), l'Amministrazione comunale ha avviato la predisposizione del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Napoli, con l'obiettivo di definire, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, gli interventi necessari a soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, contribuire alla riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico, contenere i consumi energetici, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, riorganizzare la distribuzione delle merci in città. Nel 2016 è stato approvato un primo documento – il cosiddetto livello direttore – che ha definito gli obiettivi strategici da perseguire nonché le azioni di carattere gestionale da intraprendere e partendo dal quale si è pervenuti, nel 2021, all'adozione del PUMS del Comune di Napoli successivamente aggiornato e riadottato nel 2025 al fine di garantire il necessario allineamento e coordinamento con le scelte contenute nel PUMS della Città metropolitana di Napoli approvato a fine 2023 e di aggiornare lo stato di avanzamento delle opere pubbliche e degli interventi già inseriti di particolare interesse per lo sviluppo sostenibile della città. Il suddetto strumento ha delineato diversi ambiti strategici di intervento che influiscono, positivamente sull'impatto della mobilità privata sul congestionamento stradale e sulla vivibilità urbana.

L'azione cardine e, probabilmente, di maggiore impatto sulla mobilità di Napoli riguarda il potenziamento della rete di trasporto pubblico in sede fissa e sede propria, si fa quindi riferimento al TRM Trasporto Rapido di Massa, attraverso il completamento del sistema delle linee metropolitane (chiusura dell'anello della linea 1, potenziamento della linea 6 in esercizio dal 2024, ecc), la previsione di nuove connessioni del centro con le aree collinari attraverso sistemi ettometrici (intermodale Vomero, people mover/monorotaia area orientale e del tratto Cardarelli-Capodimonte), la realizzazione di un intervento di infrastrutturazione della zona orientale con sistema BRT (Bus rapid transit) di collegamento dell'Ospedale del Mare con il centro città attraverso interscambi con stazioni della linea 1, il potenziamento, con interventi di raddoppio, delle linee Cumana ed Circumflegrea. Interventi sono previsti anche al fine di controllare la forte componente di traffico dovuta allo scambio tra Napoli e i vari Comuni della Provincia. Su tale punto il PUMS prevede, l'attrezzaggio, in luoghi strategici del territorio ai limiti dell'area urbana, di nodi di interscambio/cerniere di mobilità atti a consentire la sosta a tariffa agevolata ai cittadini che sistematicamente dai comuni limitrofi entrano a Napoli.

Ulteriori strategie contenute nel PUMS sono già state attivate in tema di mobilità smart e sostenibile nonché in tema di sharing mobility. Allo stato sono attivi sistemi di sharing con monopattini e bici elettriche. Si prevede di avviare analoghe procedure di car e scooter sharing. È, inoltre, in corso l'attuazione (seconda fase di sperimentazione) del progetto Mobility as a service (Maas) quale nuovo modello di mobilità volto a favorire l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto pubblico e privato, anche diversi da quelli tradizionali, forniti da operatori diversi fruibili con facilità dall'utente finale attraverso un unico canale digitale.

È poi in aumento l'offerta di mobilità dolce attraverso la realizzazione di nuovi tratti di pista ciclabile connesse con le stazioni della metropolitana e con le grandi infrastrutture pubbliche per l'istruzione e la cultura (interventi PNRR).

Sono, infine, in corso le procedure per la redazione e l'approvazione del Piano urbano della logistica sostenibile (PULS) al fine di mettere in pratica azioni di modifica del traffico generato da veicoli destinati alla distribuzione urbana delle merci attraverso l'ottimizzazione del fattore di carico dei mezzi, la riduzione del numero dei veicoli soprattutto di grandi dimensioni nonché delle relative percorrenze. Sono state, altresì avviate le procedure per l'aggiornamento del vigente Piano generale del traffico urbano (PGTU).

Non di secondaria importanza il potenziamento ed ammodernamento della rete tramviaria (PNRR) lungo la direttrice costiera est-ovest (tram del mare).

**L'utilizzo del TPL resta relativamente basso in termini di quota modale. Ci sono piani per potenziare l'offerta? In che tempi vi aspettate di vedere risultati tangibili?**

All'interno del PUMS i diversi interventi previsti, raggruppati in 14 ambiti, sono stati divisi in due scenari: uno di breve-medio periodo (2030) e uno di medio-lungo periodo (2035). In particolare, in relazione all'ambito Potenziamento della rete TPL in sede fissa e in sede propria, nello scenario di breve-medio periodo, si prevedono alcuni interventi di grande impatto in relazione al trasferimento modale da trasporto privato a TPL. Tra questi riveste particolare importanza il Completamento della linea 1 e l'ampliamento della linea 6 per la tratta Mostra-Campegna, la realizzazione di un primo stralcio dell'intervento di infrastrutturazione della zona orientale con sistema BRT (Bus rapid transit), per la tratta Ospedale del Mare – via Tribunali/Centro direzionale da realizzarsi in corsia riservata, gli interventi di potenziamento (mediante raddoppio) delle linee Cumana ed Circumflegrea, la realizzazione di alcune fermate funzionali al completamento delle linee metropolitane urbane.

Si segnala, inoltre, che sono stati già realizzati diversi interventi sempre finalizzati al potenziamento della rete TPL: l'attivazione di una prima tratta della linea 6, l'attivazione della stazione Centro direzionale della linea 1, l'attivazione della rete DAS in parte delle stazioni della linea 1. La linea 1 è stata, altresì, potenziata con l'immissione di 10 nuovi treni mentre per la linea 6 ne è stata avviata la produzione. Con riferimento al TPL su gomma si è già proceduto all'acquisto e alla messa in esercizio di nuovi bus elettrici (anche in questo caso si tratta di finanziamenti PNRR) e alla contestuale ammodernamento dei depositi con la dotazione di punti di ricarica e tetto fotovoltaico.

***Il potenziale della mobilità ciclabile e pedonale non è ancora pienamente valorizzato. State lavorando all'ampliamento delle ZTL, Zone 30 o reti ciclabili dedicate? Se sì, quali zone urbane saranno interessate per prime?***

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, sono in corso i lavori di estensione della rete cittadina per circa 35 km di percorsi ciclabili, finanziati dal PNRR, con l'obiettivo di collegare in modo efficiente sedi universitarie e stazioni metropolitane e ferroviarie. 3 gli ambiti di intervento: area settentrionale-Scampia, area nord occidentale (Pianura-Soccavo); area orientale (S. Giovanni a Teduccio, Ponticelli).

Per quanto riguarda le Zone 30, in particolare intorno alle più importanti polarità e ai maggiori luoghi di interesse. Esse saranno attuate con gradualità e mettendo in campo i provvedimenti delle "porte d'accesso".

Per quanto riguarda le ZTL, Le zone a traffico limitato e le aree pedonali nella città di Napoli sono concentrate in quattro municipalità (Municipalità 1 Chiaia, Posillipo, S. Ferdinando, Municipalità 2

Avvocata, Montecalvario, Porto, S. Giuseppe, Pendino, Mercato, Municipalità 4 Vicaria, S. Lorenzo, Poggioreale, Municipalità 5 Vomero, Arenella), e ricomprese per la maggior parte all'interno del Sito Unesco centro storico.

L'idea è quella di valorizzare anche la dimensione delle Municipalità di Napoli come "aree di vicinato", grazie al combinato disposto di zone 30, e di corridoi ciclo-pedonali, dove gli abitanti "sparpagliati" possono ritrovarsi in una nuova comunità.

Su questa linea di intervento si valuta la possibilità per alcuni comparti strategici della città di Napoli di attivare i "blocchi '15", prevedendo preliminarmente delle macrovalutazioni che permettano di evidenziare le opportunità per i cittadini nel raggiungere in appena 15 minuti (a piedi, in bici, o in micro mobilità) comparti significativi della città in partenza (o in arrivo) rispetto ai grandi attrattori cittadini.

Inoltre, in considerazione del ruolo di grande attrattore turistico svolto dalla città di Napoli, con delibera di giunta comunale n.111 del 24 marzo 2025 il Comune di Napoli ha istituito in via definitiva quattro Zone a Traffico Limitato per i Bus Turistici ("Centro Storico", "Posillipo", "San Martino" e "Toledo – Decumani – Carmine"), subordinando l'accesso dei veicoli al pagamento di un ticket.

***Napoli ha già superato i limiti annuali previsti dalla Direttiva UE per il NO<sub>2</sub>. Quali strategie a breve e medio termine intendete adottare per ridurre l'inquinamento da traffico?***

Il Comune di Napoli sta mettendo in atto azioni e politiche per la riduzione degli inquinanti nel territorio cittadino con un programma di azioni per il miglioramento della qualità dell'aria che comprende sia interventi infrastrutturali, di potenziamento delle rete su gomma e su ferro, sia interventi di miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico locale (completamento della rete metropolitana e sostituzione del parco rotabile su gomma e ferro) e di offerta di servizi di sharing mobility, sia provvedimenti viabilistici, interdittivi della circolazione per alcune categorie di veicoli inquinanti. L'obiettivo è quello di potenziare l'offerta di trasporto pubblico e di sharing mobility, per auspicare uno spostamento modale in favore di sistemi di mobilità più sostenibili.

***La sicurezza dei pedoni e ciclisti rimane cruciale. Quali azioni avete in programma per ridurre gli incidenti stradali?***

L'amministrazione attraverso i dati di incidentalità stradale ha condotto una prima macrovalutazione utile per individuare le arterie stradali urbane che presentano una condizione di pericolosità diffusa, mettendo in campo da un lato interventi di manutenzione della rete stradale esistente, dall'altro di incremento della sicurezza stradale mediante l'installazione di dossi, attraversamenti pedonali rialzati e bande sonore, oltre ad iniziative di educazione stradale nelle scuole.

La città di Napoli aderisce inoltre alla settimana europea della mobilità sostenibile, con iniziative sulla sicurezza stradale effettuate in collaborazione con la polizia Stradale, con campagne di sensibilizzazione per una guida sicura, presso istituti scolastici di secondo grado. Interventi di realizzazione di nuove infrastrutture ciclabile ciclabili (bike lane e percorsi ciclabili).

***Se dovesse indicare una priorità assoluta per i prossimi 12 mesi, quale sarebbe?***

Tra gli obiettivi prioritari per lo sviluppo del Comune di Napoli guardando sia al contesto urbano che metropolitano c'è senza dubbio il potenziamento del trasporto pubblico, con particolare attenzione al Trasporto Rapido di Massa (più tratti e stazioni delle linee metropolitane, più treni e quindi corse più frequenti, orari prolungati, ammodernamento tecnologico, connessione tra i grandi hub Porto-Aeroporto-Alta Velocità, connessione ed implementazione delle linee di trasporto regionale su ferro, ecc.) che comporterà conseguentemente la riduzione della pressione sulla città di Napoli del traffico su gomma, riduzione dell'inquinamento, miglioramento dei servizi per il cittadino ed il turista, ecc.

## **Padova - Andrea Ragona (Assessore all'Urbanistica, Mobilità e Viabilità, Ciclabilità, Ambiente)**



*Padova ha un tasso di motorizzazione molto elevato, simile ad altre città medio-grandi italiane, e il traffico congestionato influisce anche sulla sicurezza. Quali politiche sta sviluppando il Comune per ridurre l'uso dell'auto privata, alleggerire le strade e migliorare la sicurezza urbana?*

Padova, come molte città italiane, presenta un tasso di motorizzazione elevato, con conseguenze su traffico, inquinamento e sicurezza. Per affrontare queste criticità, il Comune ha adottato un approccio integrato attraverso il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), che promuove:

- limitazioni all'accesso veicolare in alcune aree urbane;
- incentivi alla mobilità attiva (pedonale e ciclabile);
- potenziamento del trasporto pubblico;

Queste politiche non riguardano solo il territorio comunale, ma sono state sviluppate insieme ai comuni contermini, attraverso la CO.ME.PA – Comunità Metropolitana di Padova, perché la mobilità è sovracomunale e richiede una visione condivisa.

Il piano considera tutti gli aspetti della mobilità sostenibile, comprese le piste ciclabili, che stanno progressivamente aumentando, e si integra con il grande progetto del tram, che rappresenta il cuore del futuro sistema di trasporto pubblico urbano.

*Il progetto SMART integra la linea tranviaria esistente (SIR 1) con le nuove linee SIR 2 e SIR 3, previste entro il 2026. Quali benefici principali vi aspettate e come intendete integrare questi lavori con una strategia complessiva di potenziamento del trasporto pubblico locale?*

Il progetto SMART (Sistema Metropolitano a Rete Tranviaria) rappresenta il cuore della strategia di mobilità sostenibile. Le nuove linee SIR2 (Rubano–Vigonza) e SIR3 (Stazione–Votabarozzo), in fase avanzata di realizzazione, si integrano con la già attiva SIR1 (Guizza–Pontevigodarzere), creando una rete di 35 km su cui circoleranno 55 mezzi con una capacità di trasporto fino a 144.000 persone al giorno.

I benefici attesi includono:

- riduzione del traffico urbano del 42%;
- taglio delle emissioni di CO<sub>2</sub> di 15.600 tonnellate/anno;
- diminuzione dell'incidentalità del 35%;
- risparmio del 25% nei tempi di spostamento.

Il sistema sarà integrato con:

- rimodulazione delle linee autobus;
- parcheggi scambiatori;
- infrastrutture ciclabili per favorire l'intermodalità.

***La mobilità ciclabile e pedonale è fondamentale per una città vivibile. Anche con l'istituzione delle prime zone scolastiche (es. Salvo d'Acquisto) e progetti come pedibus, quante nuove scuole saranno coinvolte prossimamente? Avete un piano per estendere le strade scolastiche e strumenti per coinvolgere famiglie e insegnanti?***

Il Comune ha avviato un piano per istituire zone scolastiche in prossimità degli Istituti, con l'obiettivo di garantire sicurezza e promuovere la mobilità attiva.

Attualmente, il progetto coinvolge già una decina di scuole primarie, con l'intenzione di estenderlo.

***Padova ha un certo numero di mezzi in sharing (biciclette, monopattini) e una quota crescente di veicoli elettrici.***

Quali obiettivi di espansione vi ponete e quali sono gli strumenti per migliorare l'integrazione tra sharing e trasporto pubblico?

Oggi il servizio di mobilità condivisa a Padova funziona molto bene, grazie alla presenza di bici muscolari, elettriche e monopattini, utilizzabili in modo flessibile. Abbiamo migliaia di utilizzi ogni giorno. Il sistema è attivo anche nei comuni aderenti alla CO.ME.PA – Comunità Metropolitana di Padova, che include diversi territori dell'area urbana, favorendo una mobilità intercomunale sostenibile.

Stiamo lavorando per migliorare ulteriormente il servizio: è in corso una gara per un nuovo gestore unico, che offrirà tutti i mezzi (monopattini, bici elettriche e muscolari) in un'unica piattaforma. Questo permetterà maggiore flessibilità e vantaggi per gli utenti, che potranno accedere a tutti i servizi tramite un'unica app, semplificando l'esperienza e incentivando l'uso del trasporto condiviso.

***I dati mostrano quanto gli inquinanti (es. NO<sub>2</sub>, PM) impattino sulla salute dei cittadini.***

Quali misure concrete prevede il Comune per ridurre questi valori entro il 2030?

Negli ultimi anni, i livelli di inquinanti atmosferici a Padova sono diminuiti, ma non sono ancora accettabili, soprattutto per quanto riguarda la salute pubblica.

Per questo, il Comune sta portando avanti politiche strutturali per migliorare la qualità dell'aria, come la riqualificazione energetica degli edifici, il potenziamento del trasporto pubblico elettrico, la creazione di nuove piste ciclabili e alberature, e l'efficientamento dei sistemi di riscaldamento.

Inoltre, Padova è stata selezionata tra le 100 città europee della EU Net Zero Cities Mission, con l'obiettivo di diventare climaticamente neutra entro il 2030.

Anche se questa iniziativa riguarda principalmente i gas climalteranti, le fonti di emissione sono spesso le stesse, e quindi le misure adottate contribuiscono anche alla riduzione degli inquinanti atmosferici.

***I dati su incidenti, morti e feriti su strada restano un tema centrale per la mobilità urbana.***

Qual è il bilancio attuale e quali interventi prioritari (es. rallentatori, attraversamenti protetti, campagne educative) intendete lanciare per dimezzare vittime e feriti entro il 2030?

Negli ultimi 10 anni, Padova ha quasi dimezzato il numero di incidenti stradali, ma il Comune punta a un'ulteriore 50% di riduzione entro il 2030. Le misure previste sono

- installazione di rallentatori e attraversamenti protetti;

- campagne educative rivolte a giovani e utenti vulnerabili; e ovviamente diminuzione delle auto in città.

***Se dovesse indicare una priorità assoluta per i prossimi 12 mesi, quale sarebbe?***

Sicuramente completare le nuove linee tranviarie SIR2 e SIR3 entro la scadenza del PNRR (giugno 2026). Questo investimento da 640 milioni di euro è considerato strategico per trasformare Padova in una città più europea, sostenibile e con un sistema di trasporto pubblico capillare.

## **Parma – Gianluca Borghi (Assessore alla Sostenibilità Ambientale ed Energetica, Agricoltura e Mobilità del Comune di Parma)**



*Parma ha ancora un alto tasso di motorizzazione, anche se nel 2023 si è registrato una lieve diminuzione, contrariamente a quanto avvenuto nella maggior parte delle altre città: quali misure concrete adatterete nei prossimi due anni per ridurre l'uso dell'auto privata e la congestione in città?*

Nei prossimi due anni intendiamo agire su più fronti per ridurre l'uso dell'auto privata e la congestione. In primo luogo, stiamo operando per il potenziamento del trasporto pubblico locale: una rete più capillare, con mezzi sempre più moderni ed efficienti, rappresenta la vera alternativa sostenibile all'auto privata. Infine, proseguiremo nel rafforzamento dei servizi di mobilità condivisa: dal car sharing ibrido ed elettrico alla micromobilità con biciclette muscolari, e-bike e monopattini, già presenti e destinati ad ampliarsi. Sono inoltre allo studio forme di incentivazione per il ricambio del parco veicolare, così da favorire il passaggio a mezzi meno inquinanti. L'obiettivo è un sistema di mobilità equilibrato: sostenibile per l'ambiente, efficiente per i cittadini e capace di ridurre la congestione in città. In secondo luogo completeremo la parte infrastrutturale del sistema Area Verde: dopo la fase sperimentale, sarà pienamente operativo il controllo degli accessi dall'esterno alla tangenziale verso l'interno, nel pieno rispetto delle classi ambientali dei veicoli. Parallelamente stiamo concludendo l'iter per il nuovo sistema gestionale delle autorizzazioni alla circolazione, che sarà sperimentato a breve e che, insieme al nuovo piano, consentirà di rispondere alle effettive esigenze di mobilità, garantendo però il controllo degli accessi ed evitando traffico non necessario.

*L'uso del trasporto pubblico resta limitato: come intendete renderlo più competitivo e quando sarà operativo il nuovo Trasporto Rapido di Massa (TRM)?*

Abbiamo ricevuto dal Ministero 19 milioni di euro per due quinquenni: risorse che ci permetteranno di potenziare e rinnovare la flotta, sostituendo i mezzi più vecchi con veicoli più moderni, efficienti e sostenibili. Parma è già tra le città dell'Emilia-Romagna con i mezzi di trasporto pubblico più avanzati in termini di efficienza e sostenibilità, e questi ulteriori fondi ci spingeranno verso traguardi ancora più ambiziosi. Il Trasporto Rapido di Massa, per il quale abbiamo presentato un progetto ambizioso quanto innovativo, rappresenta invece un passo decisivo: non si tratta solo di un'infrastruttura, ma di una vera e propria visione di città, dove il trasporto pubblico diventa il cuore pulsante di una mobilità più moderna, vivibile e rispettosa dell'ambiente. Dopo un'attenta valutazione delle alternative, il TRM si è dimostrato il progetto più equilibrato sotto il profilo dell'efficacia, della sostenibilità e dei costi. Non comporterà impatti negativi significativi sulla viabilità esistente non perderemo parcheggi e non ci saranno limitazioni agli accessi privati ma al contrario offrirà un sistema integrato e competitivo, capace di convincere sempre più cittadini a scegliere il trasporto pubblico.

***Le piste ciclabili e le Zone 30 sono in crescita, ma la rete è ancora frammentata: quali saranno i prossimi quartieri a beneficiarne?***

L'implementazione delle Zone 30, come previsto dal PUMS, non è un intervento estemporaneo, ma un processo di progressiva riqualificazione degli spazi urbani, volto a ridare valore ai quartieri attraverso più sicurezza stradale, più ciclabilità, più pedonalità e, in generale, una migliore vivibilità, in coerenza con gli strumenti urbanistici già approvati e in corso di attuazione. Le Zone 30 sono pensate appositamente per garantire una maggiore sicurezza e una convivenza equilibrata tra biciclette, pedoni e altri veicoli. In queste aree i ciclisti possono circolare anche sulle strade, purché siano adeguatamente segnalate e rispettino il limite di velocità di 30 km/h, così da rendere la mobilità dolce realmente integrata con il resto della viabilità. In questo percorso, le nuove Zone 30 interesseranno in particolare i quartieri Europa, Pasubio, Isola, Montanara Sud e Montebello: insieme al potenziamento della rete ciclabile, queste scelte rafforzano la nostra visione di città: una mobilità sostenibile, vicina ai cittadini e capace di migliorare la qualità della vita quotidiana.

***La diffusione di colonnine di ricarica elettrica e servizi di sharing è ancora limitata: quali piani avete per accelerarne lo sviluppo?***

Parma conta già 82 infrastrutture di ricarica fast e oltre 160 punti di ricarica distribuiti sul territorio. È in fase di esecuzione un piano per la realizzazione di ulteriori 30 colonnine ad alta potenza (>250 kW) con doppia presa, per garantire tempi di ricarica ancora più rapidi e una maggiore capillarità. Sul fronte della mobilità condivisa, la città dispone già di servizi di bike sharing con biciclette muscolari ed e-bike, queste ultime sempre più apprezzate, e due servizi di car sharing con auto ibride ed elettriche. Nei prossimi anni intendiamo potenziare e integrare ulteriormente queste reti, in modo da rendere l'uso dei mezzi sostenibili sempre più semplice, accessibile e competitivo rispetto all'auto privata.

***Parma registra ancora valori elevati di NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub>: quali azioni strutturali metterete in campo per ridurre l'inquinamento da traffico entro il 2030?***

Come già in parte risposto nella prima domanda, per ridurre l'inquinamento da traffico entro il 2030, punteremo su un approccio strutturale e integrato. Completando la parte infrastrutturale del sistema *Area Verde*, introdurremo un controllo più rigoroso degli accessi, nel pieno rispetto delle classi ambientali dei veicoli, in modo da limitare il traffico non necessario e migliorare la qualità dell'aria. Parallelamente, proseguiamo con la riqualificazione urbana attraverso le Zone 30 e il potenziamento della rete ciclabile, favorendo spostamenti più sostenibili e sicuri. L'integrazione con un trasporto pubblico sempre più efficiente e moderno, insieme ai servizi di sharing e alla mobilità elettrica, contribuirà a ridurre progressivamente le emissioni di NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub>, rendendo Parma una città più vivibile e rispettosa dell'ambiente.

***Se dovesse indicare una priorità assoluta per i prossimi 12 mesi, quale sarebbe?***

Realizzare il più alto numero possibile di zone 30, oltre ad auspicare il giusto riconoscimento del nostro progetto TRM da parte del Ministero, e conseguentemente il suo finanziamento.

## Prato – Cristina Sanzò (Assessora alla Mobilità e al Bilancio)

Iniziamo la nostra conversazione proprio partendo dalla ripartizione delle deleghe.

L'Assessora precisa che le competenze relative alle piste ciclabili ed alla ecomobilità sono state assegnate [all'Assessore alla Transizione ecologica](#).

D'altra parte nell'ambito della collegialità della Giunta

– Cristina Sanzò nella precedente Giunta guidata da Matteo Biffoni ricopriva l'incarico relativo alla “Città curata” – ricorda “le scelte fatte dall'Amministrazione pratese per potenziare la rete delle piste ciclabili, utilizzando anche i fondi messi a disposizione dal PNRR, che già hanno visto un significativo sviluppo (confermato dai [dati ISTAT 2022 presenti nell'Osservatorio](#) – vedi grafico a lato n.d.r.), che continuerà nel corso di questo mandato con nuove ulteriori ciclabili e con la “ricucitura” della rete, realizzando interconnessioni fra quelle già esistenti.”



### Estensione delle piste ciclabili - PRATO

valori assoluti in km

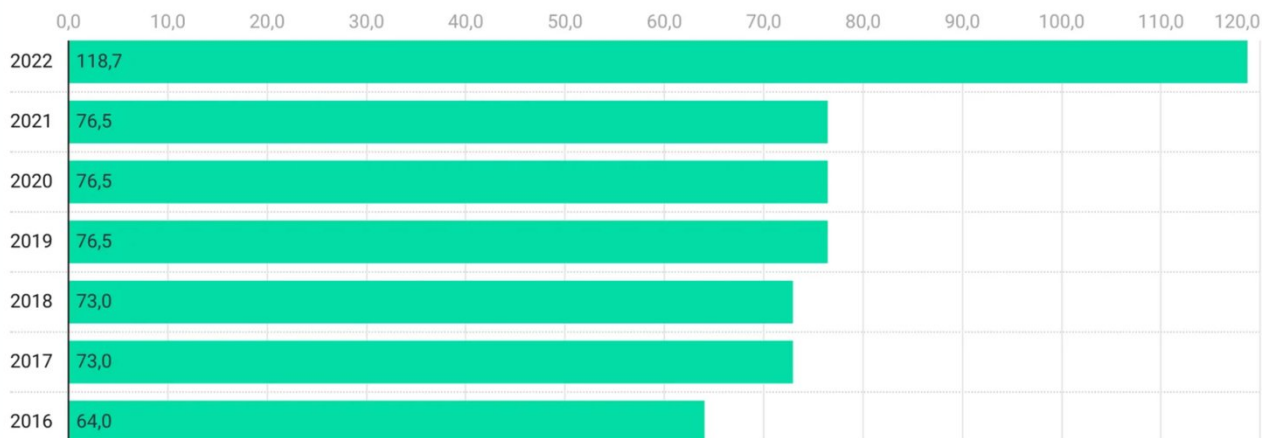


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC-CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Come evidenziato nel corso della presentazione delle [linee programmatiche](#) della nuova Amministrazione, nel dicembre scorso, un impegno centrale di questo mandato, sottolinea Cristina Sanzò “è l'aggiornamento del [Piano Urbano della Mobilità Sostenibile \(PUMS\)](#)” – che era stato approvato nel 2017 - . “Il PUMS è lo strumento strategico a disposizione del Comune per mettere a punto gli obiettivi che intende realizzare, e – l'Assessora però pone l'accento sul fatto che – questi devono tenere conto dei dati, cioè delle informazioni sull'attuale sistema di mobilità, di come le persone si spostano, con quali mezzi e su quali relazioni, come ci si reca al lavoro e nei luoghi di studio. L'Amministrazione ha già affidato gli incarichi per la redazione del quadro conoscitivo, che dovrebbe essere disponibile entro la prossima estate. Successivamente si svolgerà la fase di confronto con la città, assicurando la partecipazione dei cittadini, delle associazioni, delle categorie economiche, per poi elaborare il documento di sintesi di revisione del PUMS vigente entro la fine dell'anno.”

D'altra parte, alcune scelte relative al sistema della mobilità sono già state compiute dall'Amministrazione, in continuità con quella precedente. L'Assessora pone con forza l'accento sul progetto di metro-tranvia, con un primo lotto per collegare la Stazione centrale FS di Prato con Campi Bisenzio e quindi un secondo lotto per raggiungere Firenze. Pochi giorni fa il Presidente della Regione Toscana con i Sindaci di Prato e Campi Bisenzio [hanno presentato la proposta di primo lotto](#) per il quale la Regione ha già stanziato i finanziamenti per la redazione del progetto e che è stata inserita fra le richieste della Toscana di finanziamento da parte del MIT.

La Sanzò evidenzia come questa costituisca una “scelta strategica essenziale, una scelta storica per Prato. A luglio appena insediate con la Sindaca Bugetti siamo subito [andate in Regione](#) e concordato con il Presidente Giani l’impegno per la progettazione della metro-tranvia. Si tratta di una nuova visione del trasporto per la città, in quanto intende realizzare una infrastruttura su ferro per la mobilità, che assicurerà il collegamento cruciale con l’area fiorentina, ma che costituirà anche la prima linea cittadina. L’intenzione è quella di inserire nel PUMS ipotesi di sviluppo ulteriori della rete tranviaria per l’ambito urbano, favorendo un sistema intermodale della mobilità.”

L’Assessora mostra con chiarezza che il proprio approccio non è quello, purtroppo molto diffuso, di lavorare solamente nell’ottica di ottenere risultati nel proprio mandato amministrativo. Cristina Sanzò è ben consapevole che l’impegno per realizzare una infrastruttura di mobilità su ferro richiederà molti anni per essere concretizzata ([l’esperienza fiorentina di successo insegna](#)). Tuttavia, “Un amministratore deve lavorare con una visione di lungo periodo, con coraggio e determinazione, nell’interesse generale della propria comunità, compiendo scelte i cui effetti positivi potranno essere fruiti dai cittadini anche fra diversi anni.”

SVILUPPO IN KM DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI

	Metro	Tramvia	Ferrovie suburbane
Regno Unito	690,4	256,0	1817,3
Germania	857,2	2044,5	2041,3
Spagna	616,6	302,8	1442,7
Francia	405,2	676,2	696,4
Italia	269,6	397,4	721,9
Italia rispetto alla media (100)	51,4	51,2	53,7

Legambiente Rapporto Pendolaria 2010

Il nostro Paese purtroppo ha un deficit di infrastrutture di mobilità urbana da colmare rispetto alle altre realtà europee (come ricorda ogni anno il rapporto [Pendolaria di Legambiente](#)). “Sarebbe necessario per colmarlo un adeguato Fondo statale permanente per il finanziamento di queste opere, che dia certezza e continuità ad interventi che sono necessariamente di lungo periodo” (come ha sottolineato anche nella recente intervista rilasciata all’Osservatorio dal [Vicepresidente ANCI Vito Parisi](#)).

Sul versante del trasporto pubblico su gomma Sanzò ricorda “l’impegno della precedente Amministrazione, condiviso da quella attuale, per assicurare il totale ricambio del parco autobus con mezzi elettrici utilizzando anche i fondi del PNRR, in accordo con la Regione e con il gestore (vincitore della gara regionale n.d.r.) Autolinee Toscana (AT). Dopo i [primi 4 mezzi elettrici](#) presentati nel novembre scorso, nel corso del 2025 arriveranno a Prato altri 13 autobus elettrici, alcuni dei quali anche più piccoli come lunghezza, adeguati anche alle strade del centro cittadino”.

Sulla gestione del trasporto pubblico “il Comune sta collaborando con AT e con CAP (quest’ultima è la “storica” azienda di trasporto cittadino che attualmente gestisce il trasporto scolastico n.d.r.), con un tavolo di coordinamento. E’ importante che l’offerta di trasporto pubblico (TPL) risponda alle esigenze che emergono dai territori, se non si assicura un servizio competitivo questo per forza andrà sempre peggio. Anche l’Amministrazione deve fare la sua parte realizzando percorsi preferenziali che diano priorità al trasporto collettivo, assicurando così una maggiore regolarità e rapidità del servizio. Per le zone a domanda debole si potrà pensare anche a modalità diverse di trasporto collettivo, come ad esempio i servizi a domanda.”

“Per poter sviluppare una prospettiva di mobilità sostenibile, per ridurre l’inquinamento atmosferico e il numero di veicoli privati in circolazione, occorre assicurare alternative competitive di spostamento, a partire dalla mobilità casa-lavoro e casa-scuola. Quanto detto sinora rispetto al trasporto pubblico, insieme all’impegno per lo sviluppo della mobilità attiva, va appunto in questa direzione.

Per quanto riguarda la Zona a Traffico Limitato sono in corso riflessioni, così come sulla sosta. Vorremmo lavorare alla pedonalizzazione di alcune piazze, come indicato nel programma elettorale, per renderle maggiormente fruibili. Vorremmo però arrivare ad assumere decisioni su questi temi dopo un percorso partecipativo che coinvolga i residenti, che giustamente chiedono migliori condizioni di vivibilità, e coloro che ci lavorano, come i commercianti, che devono poter svolgere le proprie attività nelle condizioni migliori.

Ogni cambiamento incontra delle resistenze; le novità vanno accompagnate, favorite con un continuo dialogo e con interventi che le favoriscano, rendendole accettabili da parte della parte più ampia possibile della popolazione.

L'Amministrazione è anche impegnata in alcune importanti realizzazioni relativamente alla viabilità, che è essenziale in una realtà come quella pratese a vocazione industriale e con caratteristiche policentriche.



Essenziale sarà la realizzazione del [sotto-attraversamento nella zona del "Soccorso"](#) per superare la "strozzatura" della Circonvallazione Est-Ovest esistente; è in corso l'appalto integrato e nei prossimi mesi inizieranno i lavori che dureranno circa 3 anni. Si tratta di un'opera di cui si è discusso molto e che ora arriva in dirittura d'arrivo e che risolverà problemi di viabilità ed al contempo riqualificherà la zona.

Altri interventi la cui realizzazione sarà avviata nel corso di questo mandato amministrativo saranno il nodo di Capezzana, lungo la Circonvallazione Nord-Sud, ed il raddoppio del Ponte "Lama" sul fiume Bisenzio, nell'ambito dei lavori per la terza corsia autostradale fra Firenze e Pistoia.

Questi tre interventi sulle infrastrutture viarie assicureranno miglioramenti davvero importanti per la circolazione stradale sulla quale transitano anche moltissimi mezzi pesanti, come è ovvio in una realtà, come dicevo, ancora a vocazione industriale."

Parlare di mobilità privata inevitabilmente porta la conversazione sul tema della sicurezza stradale e sulla velocità che troppo spesso è la causa di incidenti.

"Intendiamo lavorare per favorire una maggiore sicurezza per gli utenti più deboli della strada, in particolare i pedoni ed i ciclisti, ma pensiamo che non siano sufficienti "semplici" provvedimenti di limitazione della velocità, magari che non si riesce neppure a controllare per la limitatezza delle risorse a disposizione. Occorre intervenire per creare le condizioni perché questo accada, ad esempio con passaggi pedonali rialzati, ma anche con una cartellonistica adeguata e che davvero richiami l'attenzione e sensibilizzi gli automobilisti a comportamenti più prudenti. Crediamo davvero che ci sia una "questione culturale" su cui lavorare. Ad esempio per quanto riguarda le "bike lane", il tracciare con una semplice striscia la corsia stradale, senza proteggere i ciclisti (come con le piste ciclabili) costituisce prima di tutto un "richiamo visivo" al fatto che sulla strada si muovono anche altri mezzi, come le biciclette, oltre alle auto, e che di questo i conducenti devono tenerne conto."

Un altro ambito di intervento su cui ci si sta muovendo a Prato è lo [sviluppo di linee di Pedibus](#), "in collaborazione con Legambiente stiamo incrementando le esperienze esistenti, penso che si tratti di un momento ludico e di crescita collettiva, di vero e proprio insegnamento civico, da valorizzare al massimo. Penso che sia anche importante il coinvolgimento attivo dei genitori, niente è più istruttivo che provare direttamente l'importanza di costruire un percorso pedonale casa-scuola

sicuro. In questo modo si interiorizza davvero il “punto di vista” del/della bambino/a pedone. Stiamo anche partecipando ad alcuni bandi, anche europei, per finanziare la realizzazione di possibili strade scolastiche, dove esistono le condizioni per poterle attuare.”

Concludiamo la conversazione con l’Assessora Cristina Sanzò, che ci ha dato davvero la sensazione di una amministratrice tranquilla ma molto determinata che porterà avanti con concretezza gli obiettivi descritti, parlando di mobilità condivisa.

Attualmente l’unico servizio esistente è quello di monopattini elettrici. L’Assessora esprime l’intenzione di favorire “la creazione di servizi per l’uso di biciclette a pedalata assistita, un mezzo di trasporto sostenibile ed alla portata di tutti.”