



AUDIZIONE DEL 4 OTTOBRE 2023 PRESSO LA COMMISSIONE TRASPORTI CAMERA DEI DEPUTATI

LO STATO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN ITALIA

Il trasporto pubblico nelle nostre città costituisce una componente imprescindibile e fondamentale per garantire il diritto alla mobilità delle persone.

Non c'è mobilità sostenibile senza un trasporto pubblico di massa efficace e non inquinante. Quindi il trasporto pubblico, se efficiente e non inquinante, costituisce un fattore che contribuisce a "determinare" un miglior sistema di mobilità urbana.

Tuttavia, il trasporto pubblico deve essere effettivamente "concorrenziale" con le modalità di spostamento effettuate con mezzi privati, autovetture e motocicli, che ancora costituiscono oltre i due terzi degli spostamenti effettuati ogni giorno, con un [tasso di motorizzazione](#) più elevato d'Europa (ad esempio a Roma nel 2021 c'erano 765 auto e moto ogni 1.000 abitanti, ma diverse altre grandi città italiane registrano indici ancora superiori), determinando la congestione del traffico e livelli di inquinamento atmosferico che hanno impatti importanti sulla salute dei cittadini stessi.

Per quanto riguarda la congestione, esperienza personale di ciascuno di noi, il [Tom Tom Traffic Index](#) ci dice che, ad esempio, nella Capitale, circa cento ore l'anno della nostra vita si perdono a causa del traffico.

I dati [dell'Agenzia Europea per l'Ambiente](#) lo certificano in modo indiscutibile, se si considera che per la sola esposizione al biossido di azoto (inquinante prevalentemente attribuibile alla combustione dei mezzi di trasporto) nel 2019 in Italia viene stimato che sono morte prematuramente più di 12 mila persone.

Occorre quindi un trasporto pubblico che davvero sia attrattivo, in termini qualitativi e quantitativi. E i due aspetti sono strettamente collegati. Quali sono i principali fattori di qualità di un viaggio con un mezzo pubblico, che possono spingere una persona a "sceglierlo":

- Regolarità, cioè passaggio dalla fermata al momento in cui è previsto;
- Rapidità, tempo ragionevole per raggiungere la destinazione;
- Intensità, cioè frequenza dei passaggi alle fermate;
- Confort, quindi non eccessivo affollamento, ma anche pulizia dei mezzi;
- Costo, il prezzo del biglietto / abbonamento;
- Reperibilità dei biglietti/abbonamenti e delle informazioni;
- Condotta di guida.

Da un punto di vista poi "collettivo", cioè della comunità locale, è anche fondamentale che si tratti di mezzi non inquinanti, cioè che non contribuiscano ad innalzare il livello di sostanze pericolose in atmosfera.

Regolarità e rapidità hanno a che vedere con la tipologia dei mezzi impiegati e soprattutto sulla conformazione delle linee: metropolitane, tram, filovie e BRT (*bus rapid transit*) se su percorsi interamente protetti e quindi con soggetti a “stare in coda” con le auto, sono nell’esperienza europea e italiana effettivamente concorrenziali. Ad esempio la linea 1 della tranvia a Firenze, che ha queste caratteristiche, ha determinato uno spostamento modale nei comportamenti dei fiorentini, ed anche dei visitatori della città, attestandosi a fine 2019 (ultimo anno prima della pandemia) a 25 milioni di viaggiatori l’anno, numeri neppure lontanamente confrontabili con quelli delle linee di autobus che un tempo collegavano la stazione di Santa Maria Novella a Scandicci, che trasportavano circa 1 milione di persone l’anno. Dati confortati anche dal giudizio espresso dai viaggiatori che per l’89% si dicono soddisfatti o molto soddisfatti della regolarità e puntualità del servizio.

La quantità del servizio determina l’intensità e (indirettamente) il comfort. Ebbene, secondo i dati ISTAT, nell’insieme dei 14 capoluoghi di città metropolitana, fra il 2011 ed il 2019 (non consideriamo qui i dati “anomali” del 2020 e 2021 per la pandemia) l’offerta di servizio per abitante è diminuita del 3%, con differenze sostanziali fra le diverse città. Ad esempio, sempre a Firenze l’offerta nel periodo considerato (proprio grazie al tram) è aumentata del 14%, a Milano dell’8%, mentre nella Capitale è diminuita del 14%, ed in alcune metropoli del sud Italia, ancora di più, con un meno 32% a Napoli e un -24% a Palermo.

Sulla quantità di servizio offerto pesa molto l’incidenza del trasporto assicurato con mezzi su ferro a grande capienza (metropolitana e tram) che, ad esempio, a Milano coprono circa il 77% dei servizi a disposizione dei cittadini.

In definitiva, quindi, questi numeri ci indicano dei percorsi che risulta indispensabile perseguire. Se vogliamo davvero assicurare il diritto alla mobilità dei cittadini e migliorare la vivibilità delle nostre città occorre investire in modo strutturale sul trasporto pubblico locale.

Questo significa destinare quantità notevoli di risorse, sia in termini di investimenti, che di gestione corrente per determinare una offerta adeguata di servizi.

Potenziare le reti ed infrastrutture per il trasporto collettivo

La dotazione infrastrutturale di reti di trasporto pubblico non inquinante (metropolitane, tram e filobus) è insufficiente e lontana dai livelli presenti negli altri Paesi europei. Anche gli stanziamenti previsti dal PNRR non basteranno a colmare questo divario. E’ indispensabile un piano di lungo periodo che dia al nostro Paese una dotazione paragonabile, ad esempio, a quella spagnola, dove nelle principali città ci sono oltre mille chilometri di metro e tranvie, rispetto a poco più della metà presenti nelle capoluoghi di città metropolitana italiani. Una legge, analoga, ad esempio, alla [211/1992](#) “Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa”, che per un periodo di tempo adeguato metta a disposizione delle amministrazioni locali ingenti risorse per programmare interventi in questo ambito.

Ma anche la gestione corrente, quella che determina la quantità di servizio offerto è essenziale e non può che, anch’essa richiedere prospettive di lungo periodo. Per offrire più servizio, cioè una maggiore frequenza di passaggi alle fermate dei mezzi pubblici, la preconditione è quella di rafforzare le flotte ed il personale delle aziende, cosa che può essere fatto solo con una certezza di disponibilità di risorse nel tempo. Risorse, quindi destinate al rinnovo e potenziamento del parco veicolare (con mezzi non inquinanti) e al funzionamento ordinario delle aziende. Elementi chiave di ciò sono la continuità nel tempo, occorre che le risorse nazionali siano assicurate per un periodo prolungato di tempo e l’adeguatezza in termini quantitativi.

I tagli del 2010 al Trasporto Pubblico Locale. Aumentare le risorse del Fondo Nazionale

Secondo uno studio della [Cassa Depositi e Prestiti](#), complessivamente il trasporto pubblico locale ha subito nel periodo 2010-2012 un taglio delle risorse di circa € 1,4 miliardi di euro, contrazione di risorse pubbliche che, come abbiamo visto, ha provocato la riduzione del servizio offerto, soprattutto nelle realtà in cui le Regioni non hanno potuto o voluto apportare risorse aggiuntive proprie.

La questione cruciale quindi è costituita dalle risorse nazionali che il Fondo Nazionale Trasporti può assicurare sia per la parte corrente che per gli investimenti.

La parte corrente dovrebbe garantire un'entità che assicuri su tutto il territorio nazionale un livello accettabile di offerta di servizio di trasporto pubblico; le risorse regionali aggiuntive dovrebbero servire a garantire incrementi di servizio oltre quello standard.

La legge di bilancio 2022 ha previsto un incremento della dotazione del Fondo nazionale di 100 milioni per il 2022, di 200 milioni per il 2023, di 300 milioni per il 2024 e di 395 milioni a decorrere dal 2025. Pertanto, dal 2025 il FNT dovrebbe avere una dotazione di 5,268 miliardi di euro. Vedremo a breve se la Manovra di Bilancio 2024, in corso di elaborazione da parte del Governo, se le previsioni e l'incremento saranno confermate con risorse aggiuntive.

Se si vuole davvero puntare sul trasporto pubblico locale per far fare un salto di qualità alla mobilità nelle nostre città dovremmo arrivare almeno una dotazione statale annua del FNT di almeno 6 miliardi di euro, tornando ad un'entità di finanziamento analoga a quella precedente al 2010.

Affinché, tuttavia, questo sforzo del Paese per finanziare il trasporto pubblico, non vada a supportare inefficienze e sprechi, è indispensabile ancorare queste risorse ad indicatori oggettivi, che definiscano livelli di offerta del trasporto pubblico adeguata in relazione alla popolazione residente (e ai visitatori delle città) ed all'estensione del territorio servito, e individuino standard di efficienza (produttività, costi/km, ecc.) ed efficacia (viaggiatori/abitanti) che permettano di verificare che le risorse pubbliche siano utilizzate al meglio.

Gli investimenti per l'ammodernamento dei veicoli

La parte investimenti dovrebbe garantire il rinnovo del parco mezzi su gomma in modo da assicurare un'età media degli autobus di almeno 7 anni, analoga agli standard europei. Al 30 giugno 2022 l'età media degli autobus che svolgono il servizio di trasporto pubblico locale era di 10,4 anni (dati [Ministero dei trasporti](#)). È noto come un'elevata età media dei bus abbia delle conseguenze dirette in termini di costi di manutenzione e di livelli di emissioni. Si stima che la manutenzione di un autobus di 15 anni costi 6 volte di più di quella di un autobus nuovo. Inoltre, un parco mezzi più vecchio è anche inevitabilmente un parco più inquinante.

Secondo uno [studio ASSTRA](#), in collaborazione con Intesa San Paolo, con le risorse assicurate dal PNRR e dal FNC, per raggiungere nel 2026 un'età media del parco autobus circolante pari a 7,2 anni, occorrono risorse aggiuntive pari a 1,6 miliardi di euro. D'altra parte, per garantire il mantenimento di uno standard di anzianità del parco autobus analogo nel tempo, occorrerebbe che la parte di finanziamento statale agli investimenti rimanesse nel tempo adeguata a rinnovare ogni anno circa il 15% del parco autobus circolante, con una dotazione annua stabile di almeno 2 miliardi di euro, al netto della quota di cofinanziamento di competenza dei soggetti beneficiari.

Un osservatorio sui dati delle città per la mobilità urbana.

Come Kyoto Club riteniamo che le scelte debbano sempre fondarsi sui dati e per questo abbiamo recentemente dato vita, insieme alla Clean Cities Campaign, ad un **“Osservatorio della Mobilità Urbana Sostenibile”** <https://italy.cleancitiescampaign.org/osservatorio-mobilita/>, mettendo a disposizione di tutti una quantità di dati e informazioni altrimenti non facilmente reperibili sulla mobilità in 18 città: Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Prato, Reggio Calabria, Roma, Torino e Venezia.

Per ciascuna di esse è presente:

- un estratto del PUMS approvato / adottato con particolare riferimento agli obiettivi di sviluppo della mobilità sostenibile;
- una raccolta di indicatori (per singola città nel tempo e comparati fra tutte per l'ultimo anno disponibile), basati sui dati ISTAT, con l'andamento delle varie componenti della mobilità urbana (offerta di trasporto pubblico, mobilità attiva, mobilità condivisa, tasso di

motorizzazione, ecc.). [sono disponibili 20 grafici per ciascuna città e una sessantina per il confronto fra le città]

- una raccolta di indicatori con il divario della situazione attuale, per le principali componenti della mobilità sostenibile rispetto a target di livello europeo al 2030;
- una raccolta di notizie con gli aggiornamenti quotidiani relativi all'attuazione dei PUMS e più in generale in merito alla mobilità urbana.

Una risorsa che mettiamo a disposizione delle istituzioni, della società civile e dei media, perché, lo ripetiamo, le scelte devono basarsi sui dati oggettivi, oltre che sulle idee.

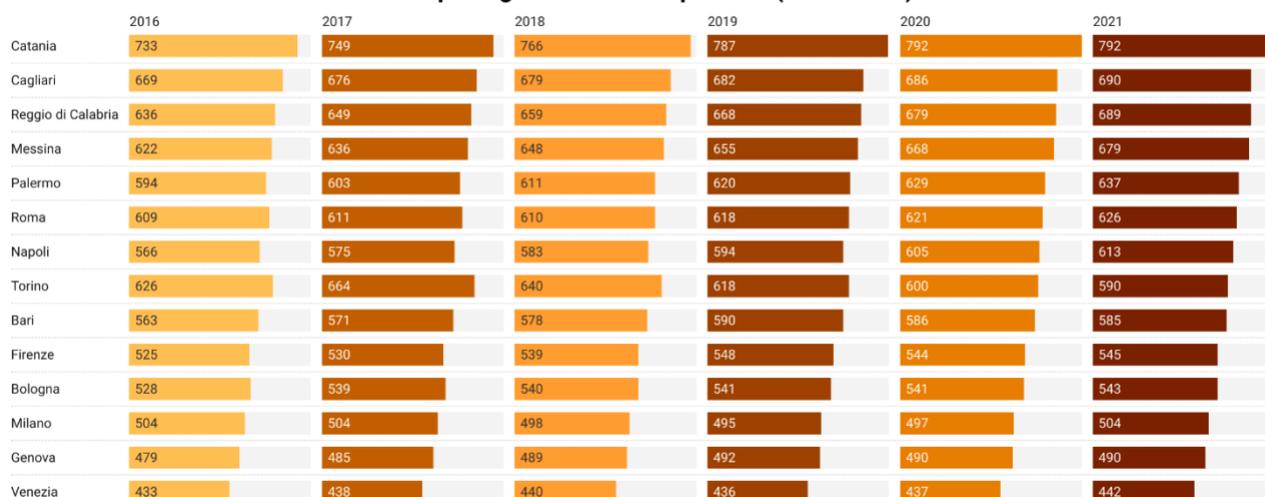
Dott. Marco Talluri

Gruppo di lavoro "Mobilità sostenibile" Kyoto Club

4 ottobre 2023

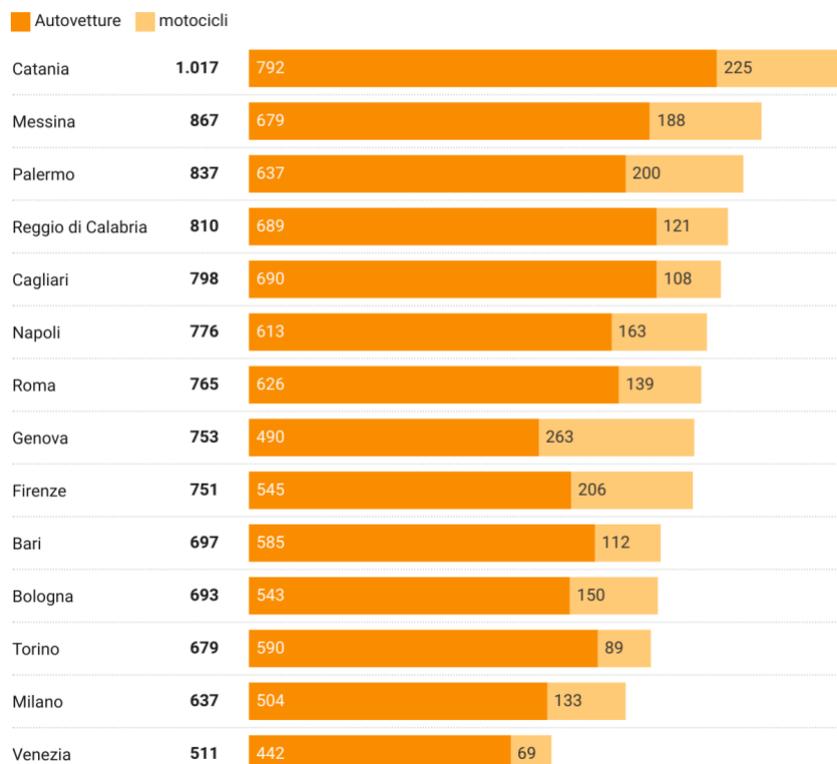
ALCUNI GRAFICI TRATTI DALL'OSSERVATORIO INERENTI I TEMI TRATTATI NELL'AUDIZIONE

Tasso di motorizzazione nei comuni capoluogo di città metropolitana (2016-2021) - auto / 1.000 abitanti



Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

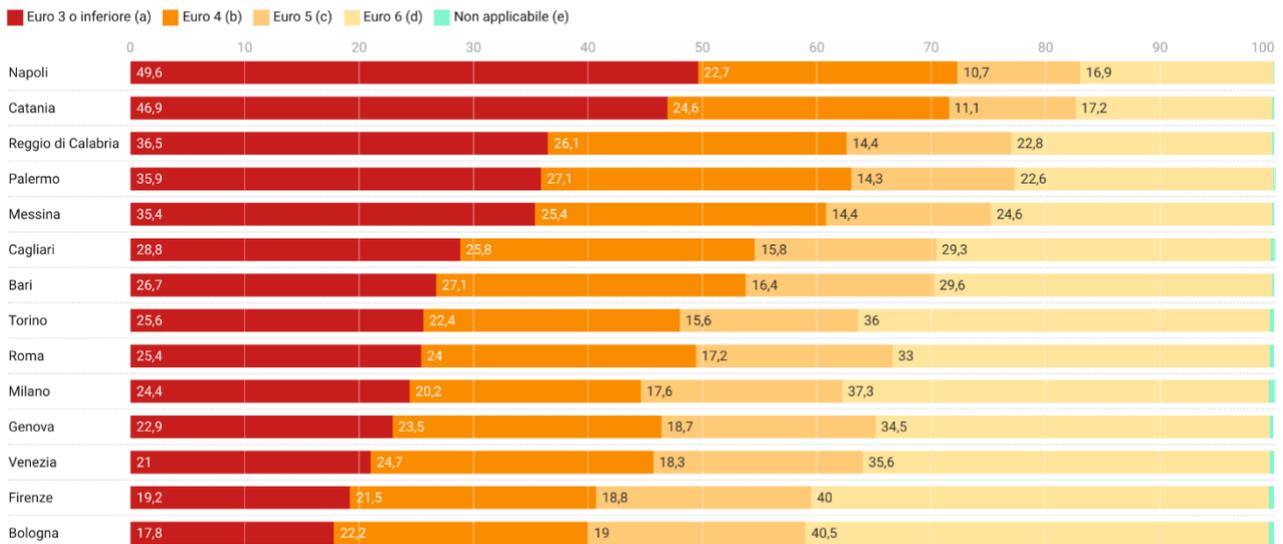
Tasso di motorizzazione (autovetture+motocicli) per 1.000 abitanti (2021) nei comuni capoluogo di città metropolitana



Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Autovetture circolanti (%) nei comuni capoluogo di città metropolitana per classe di emissioni (2021)

- (a) Inclusive le autovetture con classe di emissioni non definita.
 (b) Il rispetto dello standard Euro 4 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/1/2006.
 (c) Il rispetto dello standard Euro 5 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/1/2011.
 (d) Il rispetto dello standard Euro 6 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/9/2015.
 (e) Autovetture a trazione esclusivamente elettrica o altre a emissioni zero.



Fonte: ISTAT - Creato con Datawrapper

Impatto sulla salute dell'inquinamento atmosferico (NO2) - anno 2020 - nei comuni capoluogo di città metropolitana e NetZero2030 - morti premature

Urban Audit Cities (LAU) *	Media NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Morti premature	Morti premature / 10000 abitanti ▼
Milano	34,2	922	62
Torino	26,6	456	48
Napoli	24,5	448	38
Roma	16,5	1.042	37
Bergamo	23,6	59	35
Padova	23,5	91	35
Venezia	19,5	75	33
Firenze	16,9	100	26
Bologna	17,0	98	24
Genova	13,5	127	24
Prato	14,6	45	22
Parma	15,6	42	21
Catania	12,9	77	20
Palermo	13,4	122	18
Bari	13,0	52	17
Messina	4,8	5	2
Reggio di Calabria	5,6	4	2
Cagliari	7,8	3	1

* City as a local administrative unit (LAU) <https://ec.europa.eu/eurostat/web/cities/spatial-units>

Fonte: EEA - Creato con Datawrapper

Estensione delle reti di tram, metropolitana e filobus (valori assoluti in km) - 2016-2021 - nei comuni capoluogo di città metropolitana e negli altri comuni Net Zero2030

	tram 2016	tram 2021	metropolitana 2016	metropolitana 2021	filobus 2016	filobus 2021	Reti tpl Zero emissioni - 2016	Reti tpl Zero emissioni - 2021
Milano	181,8	180,3	72,4	72,4	38,8	38,8	293,0	291,5
Roma	37,0	37,0	58,0	58,0	17,0	32,0	112,0	127,0
Torino	72,5	73,0	13,2	13,9			85,7	86,9
Bologna					34,9	77,3	34,9	77,3
Napoli	11,8	10,7	18,8	18,8	12,2	25,0	42,8	54,5
Cagliari	4,5	4,5			17,1	20,6	21,6	25,1
Venezia	18,7	19,2					18,7	19,2
Parma					19,0	19,0	19,0	19,0
Palermo	15,4	15,4					15,4	15,4
Firenze	5,6	15,0					5,6	15,0
Genova			7,2	7,2	7,1	7,1	14,3	14,3
Padova	9,8	9,8					9,8	9,8
Messina	7,7	7,7					7,7	7,7
Catania			5,7	6,9			5,7	6,9
Bergamo	3,2	3,2					3,2	3,2
Bari							0,0	0,0
Prato							0,0	0,0
Reggio di Calabria							0,0	0,0

Creato con Datawrapper

Posti-km complessivi offerti dal trasporto pubblico locale (a) (valori per abitante) - Anni 2005-2021 - nei comuni capoluogo di città metropolitana e negli altri comuni Net Zero2030

	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Milano	13.500	13.921	16.164	15.233	15.070	15.095	15.852	13.224	16.827
Venezia	11.347	11.880	10.954	11.321	11.477	11.203	11.376	9.466	10.412
Roma	8.606	8.704	7.584	7.767	7.124	6.998	6.884	6.036	8.159
Firenze	6.223	6.870	5.612	5.610	5.637	5.823	6.813	4.675	6.421
Cagliari	4.901	5.561	4.479	5.295	5.323	5.314	5.560	3.908	5.701
Genova	5.004	5.250	4.734	4.725	4.687	4.923	4.784	3.646	4.927
Torino	6.389	7.149	6.887	6.838	7.039	6.799	6.845	4.855	4.325
Padova	3.813	3.617	3.287	3.662	3.818	3.872	3.909	3.035	4.323
Parma	3.621	4.070	4.196	3.765	3.665	3.793	3.818	3.128	3.919
Bologna	3.976	4.087	3.745	3.769	3.750	3.859	3.899	2.901	3.738
Bari	2.857	3.200	2.960	3.121	3.062	2.839	2.849	2.183	3.225
Bergamo	3.655	3.655	2.754	2.975	2.703	2.722	2.548	2.222	2.802
Catania	5.190	4.356	2.434	2.021	2.682	2.853	2.818	1.975	2.534
Napoli	3.708	3.663	2.438	2.366	2.316	2.135	1.982	1.759	2.438
Palermo	2.787	2.665	1.942	2.143	2.153	2.056	1.823	1.590	1.571
Prato	1.099	1.338	1.217	1.309	1.366	1.387	1.537	1.127	1.461
Reggio di Calabria	1.538	1.667	1.694	1.703	1.583	1.659	1.390	1.086	1.459
Messina	1.981	1.157	1.240	1.432	1.607	1.503	1.443	919	1.167

(a) Il dato considera il complesso delle seguenti modalità di trasporto pubblico locale: Autobus, Tram, Filobus, Metropolitana, Trasporti per vie d'acqua, Funicolare, Funivia e altri sistemi ettemetrici. Sono esclusi i servizi ferroviari suburbani o metropolitani.

Fonte: ISTAT - Creato con Datawrapper

Posti-km offerti dal trasporto pubblico locale (a) per modalità (composizioni percentuali) - Anni 2016 e 2021 - nei comuni capoluogo di città metropolitana e negli altri comuni Net Zero2030

comune	Autobus 2016	Filobus 2016	Tram 2016	Metropolitana 2016	Altro (b) 2016	Autobus 2021	Filobus 2021	Tram 2021	Metropolitana 2021	Altro (b) 2021	reti non inquinanti 2016	reti non inquinanti 2021
Milano	18,5%	2,5%	13,3%	65,7%		20,9%	2,5%	12,...	63,8%		81,5%	79,1%
Napoli	42,4%	1,1%	1,6%	52,5%	2,4%	30,5%	0,9%	1,6%	64,5%	2,6%	55,2%	67,0%
Roma	52,...	0,4%	3,9%	43,6%		50,...	0,7%	2,7%	46,0%		47,9%	49,4%
Torino	67,3%		18,1%	14,7%		57,...		19,9%	22,3%		32,8%	42,2%
Firenze	88,2%		11,...			72,2%		27,8%			11,8%	27,8%
Catania	90,7%			9,3%		78,9%			21,1%		9,3%	21,1%
Cagliari	82,2%	9,4%	8,3%			82,0%	9,5%	8,5%			17,7%	18,0%
Bologna	94,2%	5,8%				82,5%	16,3%			1,2%	5,8%	16,3%
Palermo	80,5%		19,5%			83,9%		16,...			19,5%	16,1%
Padova	82,0%		18,0%			84,0%		16,...			18,0%	16,0%
Messina	81,3%		18,7%			84,5%		15,...			18,7%	15,5%
Bergamo	87,5%		12,0%		0,5%	86,4%		13,...		0,5%	12,0%	13,1%
Genova	88,4%	2,6%		8,1%	1,0%	86,5%	2,7%		10,1%	0,7%	10,7%	12,8%
Parma	87,5%	12,5%				89,0%	11,0%				12,5%	11,0%
Venezia	44,4,...		12,3%		43,3%	49,...		10,1%		40,9%	12,3%	10,1%
Bari	100,0%					100,0%					0,0%	0,0%
Prato	100,0%					100,0%					0,0%	0,0%
Reggio di Calabria	100,0%					100,0%					0,0%	0,0%

(a) Il dato considera il complesso delle seguenti modalità di trasporto pubblico locale: Autobus, Tram, Filobus, Metropolitana, Trasporti per vie d'acqua, Funicolare, Funicia e altri sistemi ettemetrici. Sono esclusi i servizi ferroviari suburbani o metropolitani.
 (b) Servizi di Funicolare/Funicia e di Trasporti per vie d'acqua. Per quanto riguarda i primi, sono considerati i soli impianti che collegano tra loro diversi quartieri o località abitate del comune (esclusi gli impianti a funzionamento stagionale o a uso turistico) e sono assimilati alla funicolare i servizi ettemetrici di navetta a guida automatica (People mover) presenti a Milano, Venezia, Bologna, Pisa e Perugia. Per quanto riguarda i secondi, sono considerati i servizi di linea marittimi, lagunari, fluviali o lacustri esercitati con vaporetto, traghetto e simili, che effettuano almeno 2 fermate entro il territorio comunale (esclusi i servizi a funzionamento stagionale o a uso turistico).

Creato con Datawrapper

Domanda di trasporto pubblico locale: passeggeri annui per abitante - Anni 2016-2021 - nei comuni capoluogo di città metropolitana e negli altri comuni Net Zero2030

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Venezia	793,7	825,0	828,5	844,1	487,6	573,9
Milano	418,0	475,4	493,5	533,8	216,6	260,0
Firenze	239,0	250,2	308,2	305,0	238,5	249,9
Bologna	281,3	288,3	297,6	301,0	212,4	212,3
Bergamo	152,9	176,7	179,0	231,7	179,5	176,7
Torino	285,2	324,4	324,8	334,0	226,8	167,9
Roma	413,7	338,8	323,3	318,2	153,1	160,9
Cagliari	157,5	161,3	165,2	211,6	171,6	150,5
Genova	231,1	236,8	244,6	264,9	117,5	122,8
Parma	140,2	124,0	126,4	151,9	96,7	94,2
Padova	127,4	127,6	130,6	132,9	73,8	69,5
Napoli	125,0	113,7	136,2	119,9	38,4	46,6
Bari	68,5	77,3	79,0	81,8	41,5	34,9
Catania	50,4	56,6	65,5	65,3	32,6	33,6
Prato	36,9	38,6	39,9	40,3	17,9	19,6
Reggio di Calabria	36,3	33,1	33,9	33,0	15,8	18,0
Messina	37,0	47,1	49,6	54,8	35,0	10,3
Palermo	39,5	43,2	41,3	38,7	14,7	10,1

Fonte: ISTAT - Creato con Datawrapper



italy.cleancitiescampaign.org/osservatorio-mobilita/

Un'iniziativa coordinata da:



CleanCities

<https://italy.cleancitiescampaign.org/osservatorio-mobilita/>

IL RAPPORTO "OSSERVATORIO MOBILITÀ SOSTENIBILE"

Qui è possibile scaricare il rapporto completo in formato pdf, contenente l'analisi dei dati delle città, aggiornati al 2020

[SCARICA IL PDF](#)

LA (LUNGA) STRADA DELLE CITTÀ ITALIANE VERSO EMISSIONI ZERO

Controlla il divario di mobilità sostenibile tra le nostre città e le leader nel resto d'Europa. Scarica i grafici con i principali indicatori.

[VAI ALLA PAGINA](#)

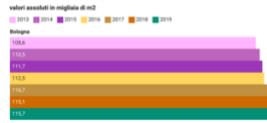
BARI	BERGAMO	BOLOGNA	CAGLIARI	CATANIA	FIRENZE
GENOVA	MESSINA	MILANO	NAPOLI	PADOVA	PALERMO
PARMA	PRATO	REGGIO CALABRIA	ROMA	TORINO	VENEZIA

IL PUMS DI ROMA

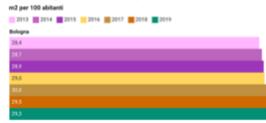
Qui è possibile scaricare in pdf un estratto dei principali obiettivi del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS), articolati per area tematica: trasporto pubblico, mobilità attiva, mobilità condivisa e regolazione mobilità privata.

[SCARICA IL PDF](#)

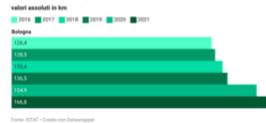
Superficie delle aree pedonali - BOLOGNA



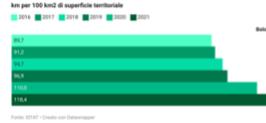
Densità superficie delle aree pedonali - BOLOGNA



Estensione delle piste ciclabili - BOLOGNA



Densità di piste ciclabili - BOLOGNA



Previsioni PUMS Emissioni CO2 Impatto sulla salute

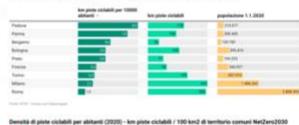
Densità di piste ciclabili per abitanti (2020)



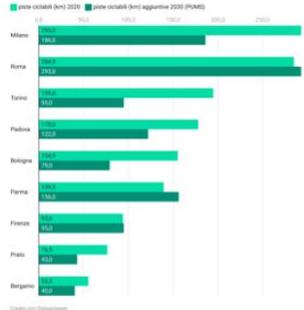
Densità di piste ciclabili per abitanti (2020) - km piste ciclabili / 100 km² di territorio



Densità di piste ciclabili per abitanti nei comuni #NetZero2030 (anno 2020)



Piste ciclabili nei comuni #NetZero2030 nel 2020 e previsioni aggiuntive (PUMS) al 2030



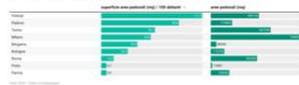
Piste ciclabili (km per 10.000 abitanti) nel 2020 e nel 2030 secondo le previsioni dei PUMS nei comuni #NetZero2030



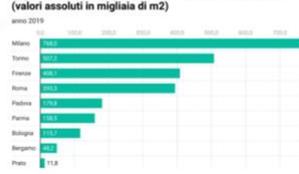
Densità di piste ciclabili per abitanti (2020) - km piste ciclabili / 100 km² di territorio comuni #NetZero2030



Superficie delle aree pedonali nei comuni #NetZero2030 (2016)



Superficie delle aree pedonali nei comuni #NetZero2030 (valori assoluti in migliaia di m²)



NOTIZIE

Ricerca...

- LOGISTICA
- MAAS - MOBILITÀ COME SERVIZIO
- MOBILITÀ ATTIVA
- MOBILITÀ CONDIVISA ED ELETTRICA
- TRASPORTO PRIVATO E CITTÀ DELLE PERSONE
- TRASPORTO PUBBLICO



Catania – 18.9.2023 – Piazza Mazzini pedonale, Trantino: "Città diventa un po' più europea"
La pedonalizzazione definitiva di piazza Mazzini e del primo tratto di via Garibaldi, insieme alle aree già pedonali adiacenti il mercato storico della Pescheria...



Bergamo – 16.9.2023 – Aperta la passerella ciclopedonale al rondò delle Valli
È aperta e percorribile la nuova passerella ciclopedonale che da via Serassi si snoda fino a via Barenson, dall'area ex OTE alla sede di...



Firenze – 17.9.2023 – Nuovo passo avanti per la realizzazione della Bicipolitana
L'assessore alla mobilità, Stefano Giorgetti, comunica un nuovo passo avanti per la realizzazione dei Bicipolitana. A fine agosto sono iniziati i lavori del nuovo...



Cagliari – 16.3.2023 – Iniziano i lavori per un nuovo percorso ciclo-pedonale
Sono stati appaltati e avranno inizio nelle prossime settimane i lavori per la realizzazione della pista ciclopedonale che attraverserà il parco di Monte Claro...



Bari – 16.9.2023 – Bike sharing, + 44 per cento "Ma c'è bisogno di altri mezzi"
Sono 17mila gli utenti, tra baresi e turisti, che hanno noleggiato almeno una volta la bicicletta Vaimoo. Il servizio sharing, partito dallo scorso 30...



Milano – 16.9.2023 – Incroci, 30 all'ora, piste il decalogo che i ciclisti chiedono al Comune
Dieci priorità per la sicurezza di pedoni e ciclisti e la firma di sessanta associazioni, tra cui Clean Cities Campaign, Cittadini per l'aria, Fiab...

ALTRE NOTIZIE