LEGAMBIENTE

forum mobilità

il diritto alla mobilità sostenibile

5 giugno 2026
ore 9.00-14.00
scandicci
auditorium del Centro Rogers

Mobilità sostenibile, healthy city e qualità dello spazio pubblico

Francesco Alberti
Professore di Urbanistica
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze

MOBILITÀ SOSTENIBILE PER UNA HEALTHY CITY

La mobilità urbana influenza la salute delle persone e la qualità della vita

MOBILITÀ URBANA NON SOSTENIBILE: I RISCHI PER LA SALUTE

RISCHI DIRETTI

INCIDENTALITÀ STRADALE
Traumi, disabilità, mortalità

INQUINAMENTO ATMOSFERICO
Asma, bronchiti, BPCO, malattie cardiovascolari, tumori polmonari

INQUINAMENTO ACUSTICO
Disturbi del sonno, stress, ipertensione, problemi cardiovascolari

RISCHI INDIRETTI

SEDENTARIETÀ
Ridotta attività fisica quotidiana

OBESITÀ E MALATTIE CRONICHE
Diabete, malattie cardiovascolari, ictus

STRESS E SALUTE MENTALE
Ansia, depressione, ridotta qualità della vita

MOBILITÀ SOSTENIBILE: LE SOLUZIONI

MOBILITÀ ATTIVA
Camminare e andare in bici ogni giorno

TRASPORTO PUBBLICO EFFICIENTE
Accessibile, frequente, intermodale

MICROMOBILITÀ ELETTRICA CONDIVISA
Per spostamenti brevi e integrazione con il TPL

VEICOLI A BASSE EMISSIONI E MOBILITÀ CONDIVISA
Meno auto private, più condivisione

PIANIFICAZIONE URBANA SOSTENIBILE
Città compatte, miste e a misura di persona

HEALTHY CITY

Città sane, inclusive, resilienti e vivibili

INTERRELAZIONI POSITIVE

I BENEFICI PER LA SALUTE E LA COMUNITÀ

MAGGIORE ATTIVITÀ FISICA
Più movimento quotidiano, migliore forma fisica

ARIA PIÙ PULITA
Meno inquinamento, meno malattie respiratorie e cardiovascolari

MENO RUMORE
Migliore riposo, meno stress, maggiore benessere

INCLUSIONE E ACCESSIBILITÀ
Mobilità per tutti, maggiore equità sociale

SPAZI PUBBLICI DI QUALITÀ
Più verde, socialità, benessere psicofisico

BENEFICI ECONOMICI
Meno costi sanitari, meno congestione, più produttività

LEVE ABILITANTI: POLITICHE E GOVERNANCE INTEGRATA

PIANIFICAZIONE INTEGRATA
trasporti, salute, ambiente, urbanistica

DATI E MONITORAGGIO
per decisioni evidence-based

PARTECIPAZIONE E COINVOLGIMENTO DEI CITTADINI

INFRASTRUTTURE SICURE E ACCESSIBILI

EDUCAZIONE E COMUNICAZIONE
per cambiare comportamenti

INNOVAZIONE E TECNOLOGIA
per una mobilità intelligente

SALUTE E BENESSERE **3**
Garantire una vita sana e promuovere il benessere per tutti a tutte le età

11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI
Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili

Mobilità sostenibile, healthy city e qualità dello spazio pubblico

creative commons
BY NC SA

Francesco Alberti
francesco.alberti@unifi.it

OBIETTIVI EUROPEI 2050

GREEN DEAL: CARBON NEUTRALITY

Un'Europa climaticamente neutra entro il 2050

SUSTAINABLE AND SMART MOBILITY STRATEGY

Azzerare le emissioni climalteranti dal trasporto urbano:

- Riduzione del **90%** rispetto al 2020
- Riduzione del **50%** già nel 2030

VISION ZERO: ZERO INCIDENTI MORTALI

Un sistema di mobilità sicuro per tutti

STATO DELL'ARTE

UE 27

TASSO DI MOTORIZZAZIONE (2024)

578 auto su 1000 ab.

% AUTO ELETTRICHE (2024)

3,75%

NUOVE IMMATRICOLAZIONI (2025)

26,25%

TASSO DI MORTALITÀ STRADALE (2025)

41 vittime su 1 milione ab.

ITALIA

TASSO DI MOTORIZZAZIONE (2024)

701 auto su 1000 ab. **(+20% media UE)**

Variazioni regionali dell'ordine del ±10% (eccetto Liguria)

% AUTO ELETTRICHE (2024)

1,27%

NUOVE IMMATRICOLAZIONI (2025)

11,95% **(-15% media UE)**

TASSO DI MORTALITÀ STRADALE (2025)

51,4 vittime su 1 milione ab. **(+14% media UE)**

TOSCANA

TASSO DI MOTORIZZAZIONE (2024)

744 auto su 1000 ab.

CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

TASSO DI MOTORIZZAZIONE (2024)

877 auto su 1000 ab.

(Los Angeles County: **776** auto su 1000 ab., inclusi pick-up e light trucks)

Mobilità sostenibile, healthy city e qualità dello spazio pubblico

creative commons
BY NC SA

Francesco Alberti
francesco.alberti@unifi.it

INDAGINE UE 2023
"QUALITY OF LIFE IN EUROPEAN CITIES"
(integrata da rilevazioni ISTAT)

su 85 città europee – Fonte: Clean Cities 2024

17 delle **26** città italiane sottoposte ad indagine si collocano tra i primi 20 posti di quelle in cui l'auto è stata indicata dai residenti come il modo più utilizzato

FRA IL **57,7%** DI VERONA
E IL **91,2%** DI PERUGIA

IT	Perugia	91,2%
IT	Reggio di Calabria	85,4%
IT	Ancona	81,8%
IT	Sassari	75,8%
IT	Taranto	73,8%
IT	Parma	72,8%
IT	Brescia	72,1%
IT	Messina	71,7%
IT	Catania	71,6%
IT	Pescara	70,3%
PT	Braga	70,1%
IT	Bari	67,7%
IT	Cagliari	65,6%
IT	Palermo	63,5%
CY	Nicosia	63,4%
IT	Trento	62,4%
IT	Bergamo	61,5%
BE	Liegi	59,1%
IT	Roma	58,1%
IT	Verona	57,7%
FI	Oulu	57,5%

RAPPORTO ISFORT 2025
Ripartizione modale degli spostamenti quotidiani in Italia su base macro-regionale (%) nel 2024

Macro-regione	Piedi	Bicicletta	Moto	Auto	Mezzi pubblici
Nord-Ovest	22,5	4,1	3,5	**57,8**	12,1
Nord-Est	18,7	8,1	2,5	**62,3**	8,4
Centro	20,9	3,2	4,6	**61,2**	10,1
Sud+Isole	23,8	2,8	4,2	**63,0**	6,3

Fonte: ISFORT 2025

Il **32,8%** degli spostamenti è inferiore a **2 km**

CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

Fonte: DATA MOBILITY 2024

Il **45,5%** degli spostamenti è inferiore a **5 km**

PARADOSSO ITALIANO
Spostamenti urbani da **città compatta europea** | abitudini di mobilità da **sprawl nordamericano**

Mobilità sostenibile, healthy city e qualità dello spazio pubblico

creative commons
BY NC SA

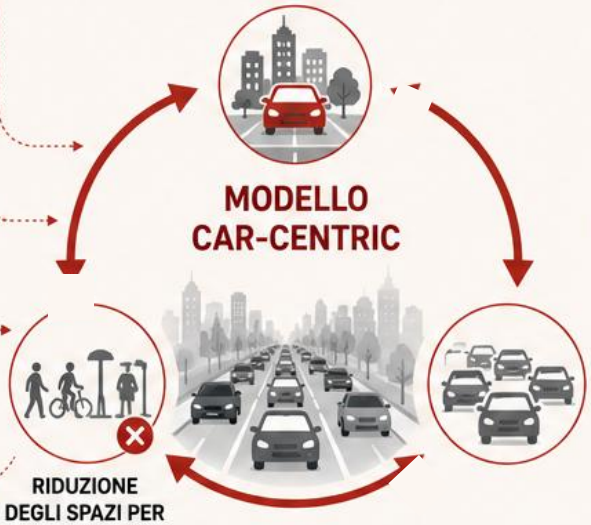
Francesco Alberti
francesco.alberti@unifi.it

NECESSITA' DI UN CAMBIO DI PARADIGMA RADICALE

CIRCOLO VIZIOSO

ORGANIZZAZIONE DEGLI SPAZI E DELLE FUNZIONI URBANE PER FAVORIRE L'AUTOMOBILE

- CO_2 PIÙ EMISSIONI E INQUINAMENTO
- PIÙ RUMORE
- CONGESTIONE E TEMPI DI SPOSTAMENTO MAGGIORI
- PEGGIORAMENTO DELLA SALUTE E DELLA QUALITÀ DELLA VITA
- € MAGGIORI COSTI ECONOMICI E SOCIALI



MODELLO CAR-CENTRIC

RIDUZIONE DEGLI SPAZI PER GLI ALTRI MODI/ UTENTI

VS

CIRCOLO VIRTUOSO

ORGANIZZAZIONE DEGLI SPAZI E DELLE FUNZIONI URBANE CHE FAVORISCA LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

MOBILITÀ MULTIMODALE

COME LEVA DELLA SOSTENIBILITÀ URBANA

RIDIMENSIONAMENTO DEGLI SPAZI AD USO ESCLUSIVO DELL'AUTOMOBILE

- MENO EMISSIONI E ARIA PIÙ PULITA
- MENO RUMORE
- SPAZI PIÙ SICURI E VIVIBILI
- BENESSERE E SALUTE MIGLIORI
- VANTAGGI ECONOMICI E SOCIALI

3 CONCETTI GUIDA PER UN CAMBIAMENTO DURATURO

1 IL FRAMEWORK "AVOID–SHIFT–IMPROVE", COME RIFERIMENTO ALLA DEFINIZIONE DI STRATEGIE URBANE INTEGRATE

AVOID	SHIFT	IMPROVE
Evitare o ridurre la necessità di spostarsi	Spostarsi verso modi sostenibili e condivisi	Migliorare l'efficienza energetica e ambientale dei trasporti

2 IL PRINCIPIO DELLA "GERARCHIA DEGLI UTENTI DELLA STRADA", COME SUPPORTO ALLA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ

PEDONI (priorità massima) · CICLISTI · TRASPORTO PUBBLICO · VEICOLI A MOTORE A DUE RUOTE · AUTOMOBILI (priorità minima)

SICUREZZA • EQUITÀ • ACCESSIBILITÀ • SOSTENIBILITÀ

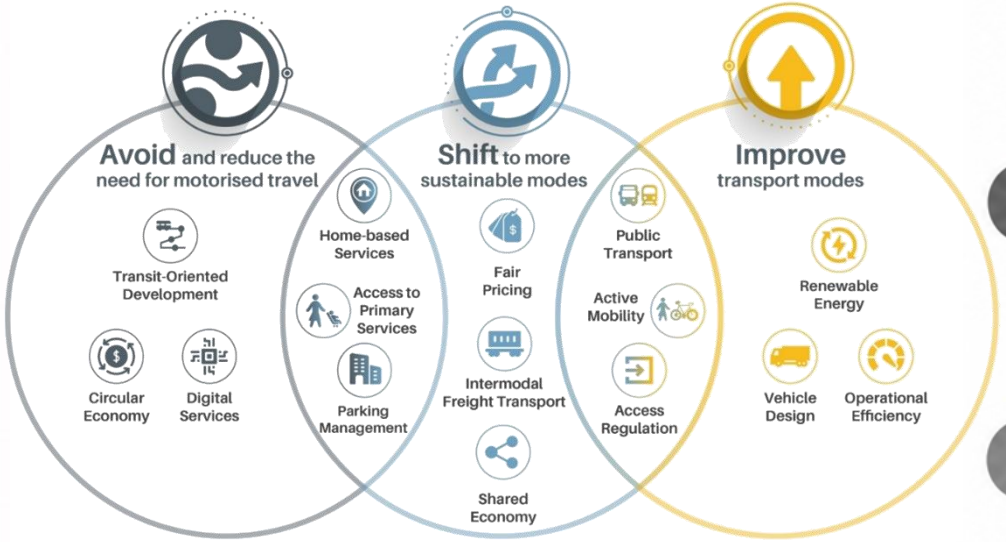
3 IL "PLACE-MAKING" COME APPROCCIO PROGETTUALE ALLA RICONFIGURAZIONE DEGLI SPAZI URBANI IN MODO COERENTE CON I DUE CONCETTI PRECEDENTI

PIÙ SPAZIO ALLE PERSONE · PIÙ VERDE E NATURA · PIÙ SOCIALITÀ E QUALITÀ DELLA VITA · PIÙ RESILIENZA E ATTRATTIVITÀ DELLE CITTÀ

creative commons BY NC SA

Francesco Alberti
francesco.alberti@unifi.it

IL FRAMEWORK AVOID–SHIFT–IMPROVE



Fonte: fonte: SLoCaT, 2019

1

AVOID (REDUCE)

Strategie volte a ridurre la "domanda forzata" di spostamento: agendo sulla densità insediativa, sulla mixité funzionale e sulla distribuzione dei servizi, si eliminano i viaggi "inutili" o "obbligati" dovuti a dipendenze funzionali permettendo l'accesso ai beni senza dover percorrere lunghe distanze.

2

SHIFT (MAINTAIN)

Strategie volte a spostare quote crescenti degli spostamenti "inevitabili" (o desiderati) dai mezzi più energivori e impattanti (i veicoli privati motorizzati) alle modalità più sostenibili, come il trasporto pubblico, la mobilità condivisa e la mobilità attiva.

3

IMPROVE

Interventi tecnologici volti a ridurre gli impatti della mobilità meccanizzata, in particolare privata, residua. Include la transizione verso l'elettrificazione, l'uso di carburanti alternativi e l'adozione di ITS (sistemi di trasporto intelligenti).

MODELLI CONNESSI

GERARCHIA DEGLI UTENTI DELLA STRADA

MASSIMA PRIORITÀ

1. Pedoni
2. Persone con disabilità
3. Ciclisti + mezzi micromobilità (incl. sharing)
4. Trasporto pubblico di linea (urbano ed extra-urbano)
5. Trasporto pubblico non di linea (taxi, NCC, etc.), e-car sharing, motociclisti
6. Auto private - residenti
7. Auto elettriche
8. Auto a motore termico (in base agli standard Euro)

MINIMA PRIORITÀ

Precedente: Direttive PUT 1995:

"Scala dei valori" delle quattro componenti fondamentali del traffico:

1. circolazione dei pedoni;
2. movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;
3. movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi);
4. sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

* La circolazione dei velocipedi è considerata come "componente secondaria"

INTERVENTI CONNESSI

RIALLOCAZIONE DEGLI SPAZI STRADALI: riduzione corsie veicolari ai minimi di legge e riassegnazione degli spazi recuperati

ZONE 30

ZTL E AREE PEDONALI

WALKABILITY (CITTÀ A MISURA DI PEDONE)

BIKEABILITY (CITTÀ A MISURA DI CICLISTA)

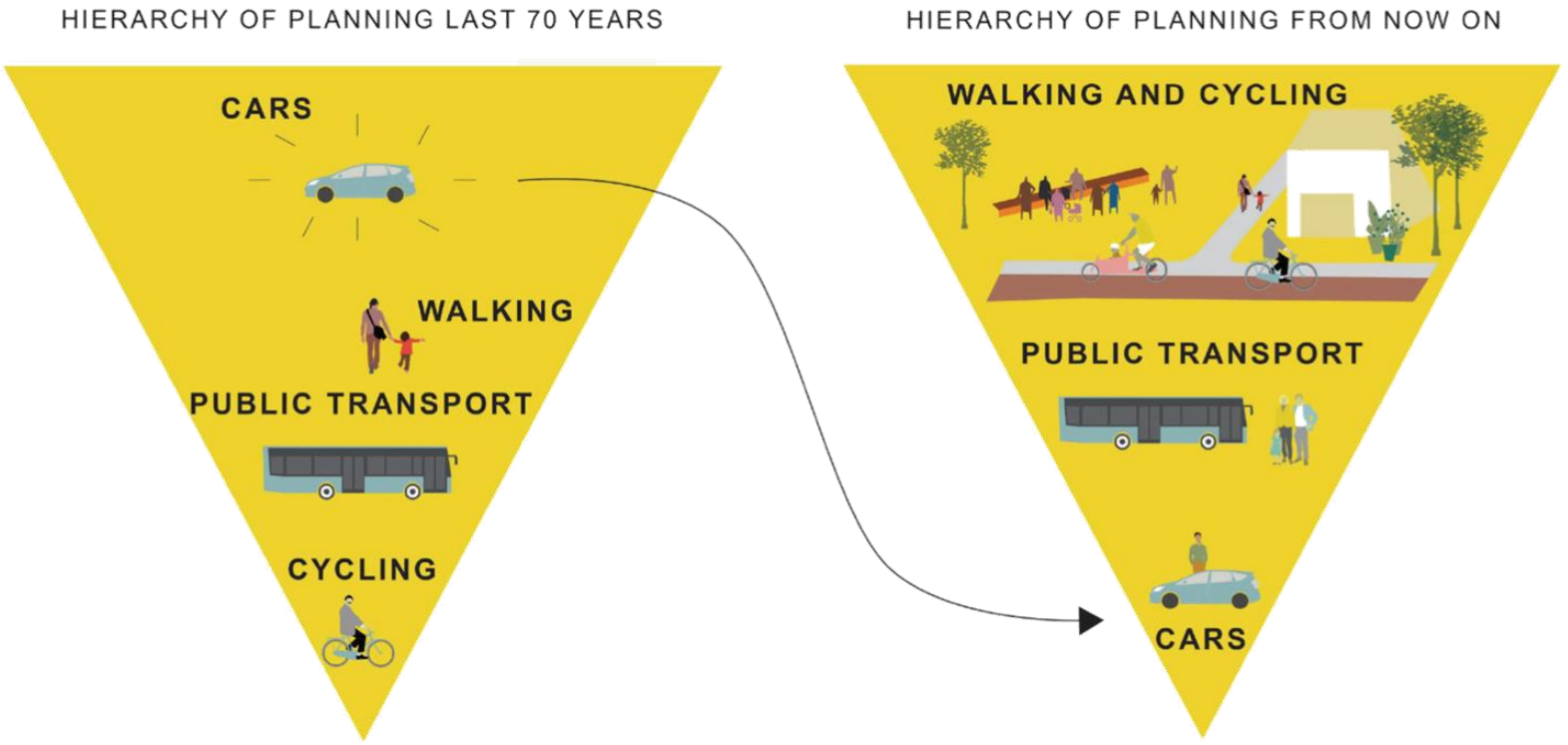
SPAZI PUBBLICI DI QUALITÀ E VIVIBILITÀ URBANA

Mobilità sostenibile, healthy city e qualità dello spazio pubblico

creative commons BY NC SA

Francesco Alberti
francesco.alberti@unifi.it

GERARCHIA DEGLI UTENTI DELLA STRADA



INTERVENTI CONNESSI

RIALLOCAZIONE DEGLI SPAZI STRADALI:
riduzione corsie veicolari ai minimi di legge
e riassegnazione degli spazi recuperati

ZONE 30

ZTL E AREE PEDONALI

WALKABILITY
(CITTÀ A MISURA DI PEDONE)

BIKEABILITY
(CITTÀ A MISURA DI CICLISTA)

SPAZI PUBBLICI DI QUALITÀ E VIVIBILITÀ URBANA

creative commons
BY NC SA

Francesco Alberti
francesco.alberti@unifi.it

PLACE MAKING

Progettazione degli spazi urbani “human-centered”

MILANO, PIAZZA DERGAnO

BARCELLONA, ‘SUPERILLA’ SANT ANTONI

APPROCCI CONNESSI

Mobilità sostenibile, healthy city
e qualità dello spazio pubblico

creative commons
BY NC SA

Francesco Alberti
francesco.alberti@unifi.it

PARADOSSO ITALIANO

Spostamenti urbani da **città compatta europea** | abitudini di mobilità da **sprawl nordamericano**

Università degli Studi Firenze · Politecnico di Torino · Università degli Studi di Napoli Federico II · Università degli Studi di Enna Kore

PROGETTO DI RICERCA DI INTERESSE NAZIONALE

URGET VADEMECUM 2030-2050

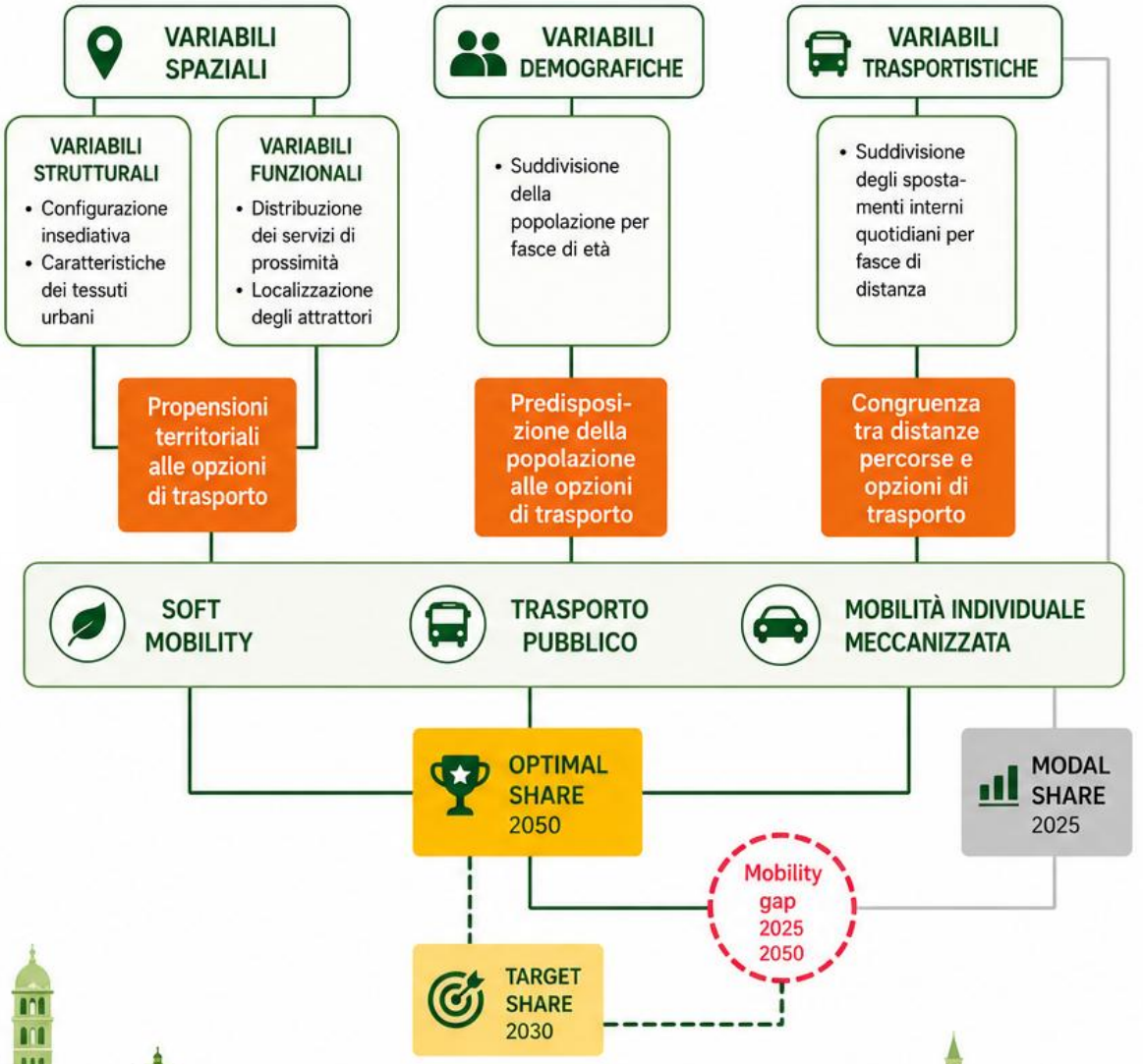
URBan de-pollution and de-carbonisation from emissions GEnerated by Transport systems: eVAluation of DEdicated MEthodologies, technologies and EConomic thresholds for an unprecedented Mobility at 2030–50

Un approccio multidisciplinare e place-based alla mobilità urbana

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU · Ministero dell'Università e della Ricerca · Italiadomani · PRIN 2022

Obiettivo generale

Sviluppare una **metodologia di valutazione** per **supportare le decisioni** a livello locale e l'allocazione dei finanziamenti nella selezione dei **pacchetti di misure** più efficienti e convenienti, **in base allo specifico contesto urbano**, per raggiungere gli obiettivi europei di **decarbonizzazione, sostenibilità e sicurezza dei trasporti urbani** nelle città italiane



Mobilità sostenibile, healthy city e qualità dello spazio pubblico

creative commons BY NC SA

Francesco Alberti
francesco.alberti@unifi.it

PARADOSSO ITALIANO

Spostamenti urbani da **città compatta europea** | abitudini di mobilità da **sprawl nordamericano**

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE | Politecnico di Torino | UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II | UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI ENNA KORE

PROGETTO DI RICERCA DI INTERESSE NAZIONALE

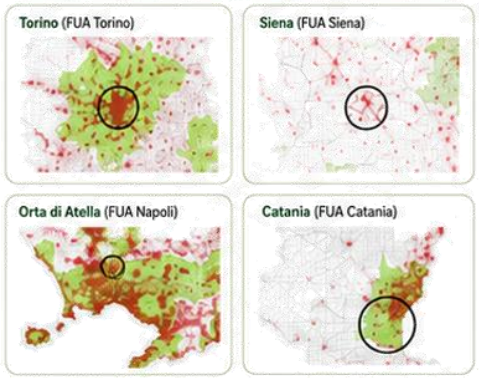
URGET VADEMECUM 2030-2050

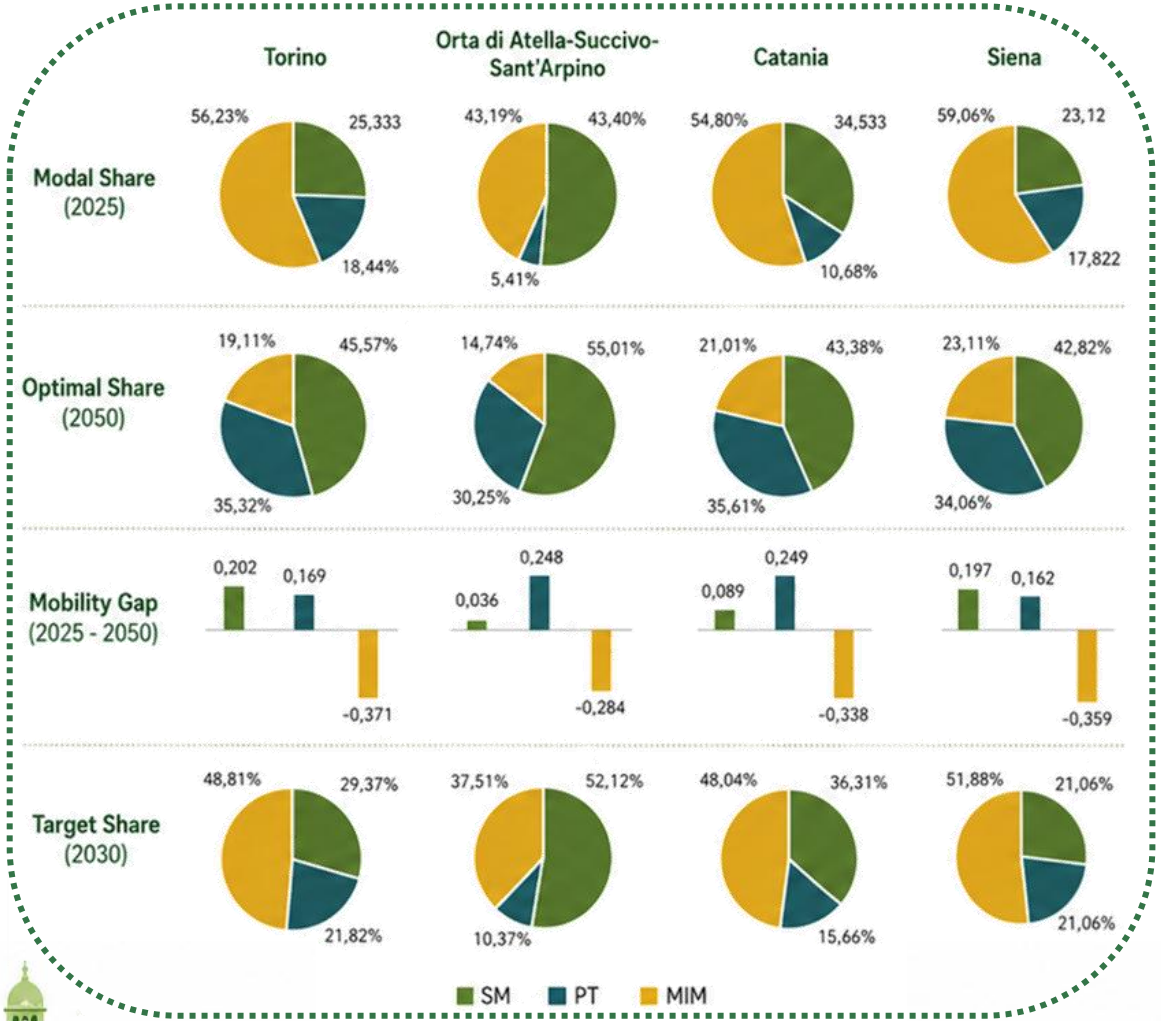
URBan de-pollution and de-carbonisation from emissions GEnerated by Transport systems: eVAluation of DEdicated MEthodologies, technologies and EConomic thresholds for an unprecedented Mobility at 2030–50

Un approccio multidisciplinare e place-based alla mobilità urbana

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU | Ministero dell'Università e della Ricerca | Italiadomani PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA | PRIN 2022

Applicazione degli indicatori proposti ai casi studio





Mobilità sostenibile, healthy city e qualità dello spazio pubblico

creative commons
BY NC SA

Francesco Alberti
francesco.alberti@unifi.it

LEGAMBIENTE

forum mobilità

il diritto alla mobilità sostenibile

5 giugno 2026
ore 9.00-14.00
scandicci
auditorium del Centro Rogers

Mobilità sostenibile, healthy city e qualità dello spazio pubblico

Francesco Alberti
Professore di Urbanistica
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze