

Scelte di mobilità attiva nel pendolarismo casa-lavoro in Italia

Irina Di Ruocco^{1*}, Daniele Crotti¹, Elena Maggi¹

¹ *Department of Economics, University of Insubria, Varese*

Mentre le città europee sono considerate adatte per promuovere la mobilità attiva (active mobility), in Italia tale tipologia di mobilità sembra essere ancora lontana da una diffusione capillare come nelle esperienze internazionali; pertanto, la mobilità attiva per la promozione del pendolarismo casa-lavoro risulta una sfida ma anche un'opportunità (1).

Le misure di promozione di una soft e green mobility stanno interessando sia città metropolitane che città di dimensione media (con circa 100.000 abitanti), con obiettivi in cui caratteristiche dei servizi di mobilità (i.e. frequenza dei mezzi, diffusione sul territorio, etc.), caratteristiche degli utenti, psicologia del viaggio e indicatori di well-being si incrociano per definire un nuovo paradigma della mobilità. Da un lato, la pandemia ha messo in evidenza l'attenzione per la sostenibilità, compreso uno stile di vita più sano. Dall'altro, le politiche pubbliche hanno recepito le direttive europee per promuovere sia la pedonalità sia l'uso della bicicletta con la costruzione di piste ciclo-pedonali per incentivare l'active mobility sia a livello urbano che locale, con l'obiettivo di far parte della rete TEN-T.

Il rilancio di programmi per favorire l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro è in gran parte dovuto alla diffusione di politiche a emissioni zero in linea con la transizione ecologica e gli obiettivi di città sostenibile, smart, inclusiva e resiliente.

Molti studi in letteratura hanno analizzato il ruolo dei programmi di bike-to-work sugli aspetti sociali, politici ed ecologici degli spazi urbani, altri sui fattori del travel behaviour che influiscono sulle scelte di mobilità. Tra questi, alcuni si sono concentrati sul ruolo tra l'ambiente costruito e la percezione che gli utenti hanno durante il viaggio, in particolare valutando se l'utilizzo della bicicletta è una misura di successo con la presenza dell'infrastruttura ciclabile. Relativamente alla mobilità attiva, gli studi rimangono ancora separati dall'uso della bicicletta, analizzando la mobilità attiva all'interno del contesto della "15-minute city". Dunque, un'analisi preliminare della letteratura evidenzia che sono effettuati molti studi sui valori soggettivi e oggettivi (2) del pendolarismo focalizzandosi solo sulla mobilità ciclabile o sul camminare, evidenziando la necessità di comprendere la potenzialità del sistema mobilità attiva applicata nei contesti urbani che non presentano una struttura "15-minute city" ma che sono caratterizzati da una conformazione geografica più complessa.

Ulteriormente, altre evidenze empiriche evidenziano che le strutture ciclopedonali sono un fattore importante per il pendolarismo sostenibile e che l'esistenza di reti ciclabili può stimolare le imprese locali e la motivazione degli utenti alla scelta del bike-to-work (3).

* Corresponding author: [inserire la mail dell'autore a cui inviare la corrispondenza] [Stile SIET_NOTA]

Tra i fattori individuati a livello accademico ed empirico per la promozione della mobilità attiva emergono i seguenti:

- la necessità di pedonalizzare i percorsi e renderli confortevoli;
- riduzione dell'impatto negativo del traffico, riqualificazione e valorizzazione degli spazi pubblici;
- aumento della soddisfazione e della percezione del viaggio dell'utente.

Con un focus sull'Italia, sebbene le infrastrutture ciclabili nelle principali città siano aumentate di circa il 50% nel periodo 2008-2015, la quota di ciclisti al lavoro è rimasta invariata al 3,6% (4). L'analisi dei fattori personali, attitudinali e socioeconomici è essenziale per la promozione di forme sostenibili di pendolarismo lavorativo e la comprensione delle dinamiche territoriali. Tali motivazioni sono ancora molto limitate in letteratura e ci sono pochi casi di studio in Italia (5). Dal punto di vista normativo, la mobilità sostenibile casa-lavoro è favorita dalla necessità da parte degli enti di una certa dimensione (con +100 addetti per singola unità) di adottare un Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL), le cui linee guida sono state sviluppate di recente con il Decreto Interministeriale n. 209 del 4 agosto 2021 (6).

Per colmare questa lacuna, il presente lavoro si concentra sulle opzioni di mobilità ciclabile e sulla modalità pedonale negli spostamenti tra casa e lavoro nel contesto territoriale italiano.

L'obiettivo di questa ricerca mira, nel suo senso più complesso, a fornire supporto ad enti locali per le attività di pianificazione, programmazione ed eventuale progettazione preliminare di infrastrutture ciclo-pedonali, sottolineando l'importanza e la rilevanza della mobilità attiva come un modo di trasporto valido.

La mobilità attiva, inoltre, offre la possibilità di aumentare la sicurezza degli spostamenti della mobilità urbana.

La nostra ricerca contribuirà ad a) arricchire lo stato dell'arte sul pendolarismo, b) migliorare le strategie per un pendolarismo sostenibile negli spostamenti casa-lavoro e c) individuare i fattori chiave per la diffusione della mobilità attiva.

L'approccio metodologico si basa su tre fasi principali:

- la raccolta e sistematizzazione di dati secondari su scala nazionale sull'uso della bicicletta e della modalità pedonale per gli spostamenti casa-lavoro, utilizzando il database ISTAT sugli aspetti di vita quotidiana;
- la stima di un modello econometrico per identificare quali attributi siano determinanti nell'incentivare l'uso della mobilità attiva e verificare la correlazione tra salute e ciclo-pedonalità negli spostamenti casa-lavoro (7);
- la valutazione dei fattori che influiscono sulla mobilità attiva.

Parole Chiave: active mobility, green cycling, econometric model, bike-to-work commuting, Italy

Riferimenti bibliografici

(1) European Council (2019), A new strategic agenda 2019-2024 (<https://www.consilium.europa.eu/media/39914/a-new-strategic-agenda-2019-2024.pdf>)

(2) Chatterjee, K., Chang, S., Clark, B., Davis, A., De Vos, J., Ettema, D., ... & Reardon, L. (2020). Commuting and wellbeing: a critical overview of the literature with implications for policy and future research. *Transport reviews*, 40(1): 5-34.

(3) Handy, S., van Wee, B., Kroesen, M. (2014), Promoting cycling for transport: research needs and challenges, *Transport Reviews*, 34(1): 4-24.

(4) Legambiente (2018), 2nd Report on Bike Economy and Urban Cycling in Italy (https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/a_bi_ci_2018.pdf)

(5) Sottile, E., Piras, F., Calli, D., Meloni, I. (2021), Why don't Italians cycle to work? An experimental analysis, *Case Studies on Transport Policy*, 9(1): 362-373.

(6) Ministero dell'Ambiente e Sicurezza Energetica (2022). "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL). https://www.mase.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/mobilita_sostenibile/2021-05-12_linee_guida_pscl.pdf

(7) Muñoz, B., Monzon, A., Daziano, R. A. (2016), The Increasing Role of Latent Variables in Modelling Bicycle Mode Choice, *Transport Reviews*, 36(6): 737-771.