

settembre 2020

Il paradosso della mobilità

Il diritto negato alla mobilità sostenibile per le persone con disabilità si aggraverà nel 2060 se l'Italia non sceglierà con decisione la via dello sviluppo sostenibile

mobilità

FONDAZIONE
Unipolis

 **sicurstrada**
IMPEGNI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Indice

Introduzione	4
Un diritto negato?	8
L'Italia fra 40 anni	15
La situazione in Europa	28
Come si muovono e come si muoveranno	33

Introduzione

Le **aree urbane** sono centrali nella vita del pianeta e quindi nel raggiungimento degli Obiettivi dell'**Agenda 2030**, generano più del 75% del PIL, contribuiscono a circa il 75% delle emissioni antropiche e sono il luogo in cui vive la maggioranza delle persone, e sempre più ne vivranno in futuro. Questo fa sì che affrontare le problematiche della **sostenibilità** delle città sia una componente fondamentale dell'intervento su un modello di sviluppo che si sta dimostrando non più percorribile.

Una delle prime caratteristiche a rendere queste aree sostenibili è proprio il grado di **accessibilità** che le stesse sono in grado di offrire in primo luogo ai loro cittadini, ma altresì a tutti coloro che la città devono raggiungere. Accessibilità per i più fragili significa migliore accessibilità per tutti in tutte le fasi della propria vita, con una generale e complessiva miglior qualità della vita, riduzione dei fattori di stress e di condizioni in cui risorse/competenze e talenti possono essere impiegati al meglio. Non essere accessibile per una città significa condannarsi a non valorizzare tutte le opportunità, significa quindi essere meno attrattiva e così competitiva.



L'accessibilità di un luogo è però strettamente connessa alla mobilità che lo caratterizza.

Secondo l'organizzazione non profit Climate Reality Project delle cinque città che stanno indicando la strada della sostenibilità urbana del futuro, tre di queste sono caratterizzate da un significativo impegno per la **mobilità sostenibile**: Copenaghen (Danimarca) che punta

a diventare la prima capitale carbon free al mondo, in cui grazie alla multimodalità e all'autostrada delle biciclette fino al 45% dei residenti si sposta in bicicletta quotidianamente; San Francisco (Stati Uniti) che ha applicato l'innovazione tecnologica ai trasporti in modo da

avere il 50% degli spostamenti a zero-emissioni; Singapore, dotato di un piano dei trasporti che riduce inquinamento e traffico sulle strade, fornendo servizi capillari e fissando limiti all'utilizzo dell'auto da parte dei residenti.

Guardando i dati di oggi così come emergono in questa ricerca e le proiezioni che ne vengono fatte appare evidente che le due condizioni (accessibilità e mobilità) non solo non si alimentano ma rischiano di essere alternative, proprio in antitesi a quello che servirebbe.

Per coniugare al meglio le due esigenze bisogna coniugare maggiormente politiche pubbliche nazionali, declinazioni locali e ricerca scientifica multidisciplinare.

La comunità urbana, nelle sue componenti di servizio, deve diventare oggetto di una vera e propria "scienza urbana", non come disciplina singola, ma come campo di ingaggio trasversale di multiple discipline, basata su un'articolata struttura di **accountability** ed **impatto**. Solo grazie ad una nuova vista e alla capacità di impiegare al meglio lo sviluppo tecnologico, a partire dall'internet delle cose, potremo evitare il rischio del

conflitto latente tra **green** ed **inclusione**, che rischia di rendere le scelte ambientalmente sostenibili non inclusive, rendendo viceversa lo stile di vita sostenibile quello adottabile dalla maggior parte delle persone.

Per evitare questo scenario abbiamo quindi bisogno di un **ecosistema pubblico/privato**, con un ruolo da guida della **ricerca**, che si concentri sul ripensare i fondamentali del vivere le comunità.

Marisa Parmigiani



Un diritto negato?

C'è un paradosso o forse un fantasma capriccioso che fa capolino nei documenti sulla disabilità che l'Europa (e non solo) ha prodotto: **la mobilità sostenibile delle persone con disabilità**.

Non facciamoci ingannare dai riferimenti quali "libera circolazione", "libertà di accesso" o accessibilità, o trasporti... nessuno di questi allude o fa riferimento o spiega pienamente come fa una persona con disabilità ad accedere ad un luogo

dopo che ha deciso di uscire di casa e recarsi al lavoro, oppure a teatro o in vacanza. Come se fosse un problema di matematica che non trova mai la soluzione: raramente ci si domanda con quale mezzo di trasporto il soggetto che parte dal punto A raggiunge il punto B e quindi assai raramente ci si occupa di cercare e analizzare i dati per sapere qual è il mezzo più usato per muoversi. Dati che invece possono servire per ragionare

sul presente e, soprattutto, sul futuro. Non solo per conoscere la mobilità delle persone con disabilità, ma per far sì che la loro mobilità possa essere connessa ed essere parte della mobilità sostenibile delle nostre comunità. Anche perché non è facile trovare l'espressione "mobilità sostenibile" collegata al tema della mobilità delle persone con disabilità.

Mentre è proprio nel Preambolo della **Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità** (2007) che si sottolinea *“l’importanza di integrare i temi della disabilità nelle pertinenti strategie relative allo sviluppo sostenibile”* e all’articolo 4 gli Stati firmatari si impegnano – tra l’altro – a *“intraprendere o promuovere la ricerca e lo sviluppo...di ausili alla mobilità”* e più avanti nell’articolo 9 si parla di misure atte a garantire anche l’accesso alla viabilità e ai trasporti. Mentre nell’articolo 20 dedicato alla mobilità personale si invitano gli Stati a *“facilitare la mobilità personale delle persone con disabilità nei modi e nei tempi da loro scelti ed a costi accessibili”*, oltre che agevolare l’accesso agli ausili e alle tecnologie di supporto.

Il verbo ‘integrare’ del Preambolo della Convenzione ci permette di avviare un ragionamento **sull’accessibilità integrata e integrale** che si potrà ottenere con una **innovazione** tecnologica e digitale in grado di rispondere alle esigenze di mobilità delle fasce più fragili della società, e facendo sì che questo sia solo il primo step verso comunità aperte, fruibili, inclusive per tutti i suoi componenti. In una parola, sostenibili. Questo significa che anche l’approccio alla mobilità per le persone con disabilità deve allargarsi, avere uno sguardo ampio. Uno sguardo che sappia mettere in evidenza i limiti e le fragilità dell’offerta della mobilità e al tempo stesso dell’uso che le persone con disabilità ne fanno. Domandiamoci perché i dati ci mostrano una mobilità così poco sorprendente, perché prevale il numero dei conducenti d’auto a prescindere dall’età a discapito del trasporto pubblico.

Sono domande che dobbiamo porci se vogliamo costruire un futuro diverso rispetto ad oggi e rispetto alla fotografia che risulta dalle proiezioni stesse che qui proponiamo. Proprio perché la mobilità è uno specchio che non fa sconti a nessuno, ed evidenza con luce fredda i limiti delle politiche di inclusione e di accessibilità.

Un futuro nel quale **mobilità condivisa** voglia dire anche diritto condiviso alla mobilità, capace di diventare diritto alla mobilità sostenibile per tutti. Senza riserve indiane che solo apparentemente garantiscono diritti alle fasce più fragili, ma che rischiano di rivelarsi inefficaci sulla lunga durata. Solo da un diritto condiviso può trarre linfa vitale una comunità che intende avviarsi verso un solido sviluppo sostenibile. Passare cioè da quello che si delinea oggi come un **diritto negato alla mobilità sostenibile per le persone con disabilità**, al diritto di tutti di vivere in una comunità aperta e fruibile da tutti. Appare evidente che insieme all’innovazione e ai progressi dei processi produttivi, sono necessarie formazione ed educazione in grado di affrontare le sfide della sostenibilità con quell’approccio trasversale e con quella *“coerenza orizzontale”* fra le politiche sociali, ambientali ed economiche che l’Agenda 2030 richiama con forza. Si tratta della stessa trasversalità che possiamo ricavare dalla definizione contenuta nella Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità quando afferma: *“la disabilità è risultato dell’interazione tra le persone con menomazione e barriere comportamentali ed ambientali, che impediscono la loro piena ed effettiva partecipazione alla società su base di uguaglianza con gli altri”*.

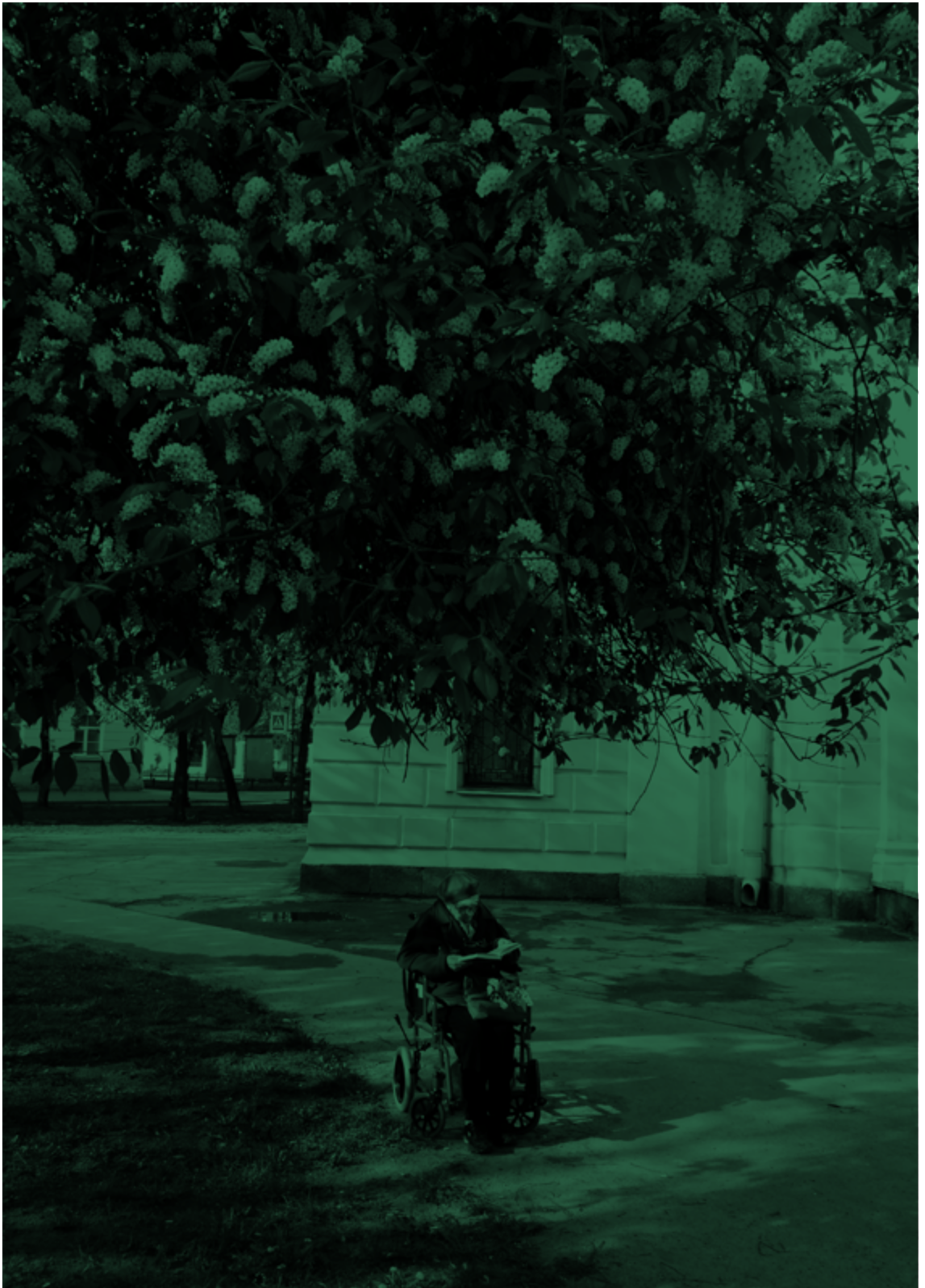
Resta la domanda: come scelgono di muoversi le persone con disabilità? Ovviamente sappiamo poco. E la loro mobilità ci interessa ai fini della costruzione di un futuro sostenibile? Ovviamente ci interessa.

Da questo punto di vista l'**Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile** adottata dalle Nazioni Unite nel settembre 2015 ci aiuta a definire il contesto nel quale rientra questa che è la domanda di fondo della nostra ricerca. Va subito detto che l'Agenda parla in maniera esplicita di persone con disabilità in cinque obiettivi: Goal 4 - **Istruzione di qualità**; Goal 8 - **Lavoro dignitoso e crescita economica**; Goal 10 - **Ridurre le disuguaglianze**; Goal 17 - **Partnership per gli Obiettivi**. Ma quello che in questo caso ci interessa maggiormente è il Goal 11 - **Città e comunità sostenibili**, dove si dice "Entro il 2030, fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani".

Probabilmente per la prima volta si intrecciano mobilità, sostenibilità, persone con disabilità. E questo ha creato un prima e un dopo, che dà forza alla nostra domanda iniziale: come scelgono di muoversi le persone con disabilità?

Naturalmente ci sono alcune importanti eccezioni, e da questo punto di vista l'Istat nel dicembre 2019 nel suo "Conoscere il mondo della disabilità" analizza gli spostamenti casa - lavoro delle persone con disabilità tra i 15 e i 64 anni con dati interessanti. Ma noi abbiamo voluto alzare lo sguardo per provare a tracciare un profilo - seppur parziale - della persona con disabilità che esce di casa e sceglie con quale mezzo raggiungere la sua meta. Inoltre, ci siamo domandati come potrebbe essere la mobilità delle persone con disabilità nel 2060, quando i trend demografici avranno disegnato un'Italia, e anche un'Europa, un po' diversa da quella attuale e da quella del 2030.

A livello europeo, la **nuova Strategia Europea sulla Disabilità 2020 - 2030** è in fase di discussione e l'Agenda 2030 rappresenta uno strumento straordinariamente ricco e inclusivo anche da questo punto di vista. Si tratta di un passaggio non indifferente visto che l'UE si è impegnata ad attuare i suoi 17 Goals - così come ribadiscono le ultime due risoluzioni del Parlamento Europeo del 3 marzo e del 18 giugno che invitano "la Commissione a presentare una strategia europea sulla disabilità globale, ambiziosa e a lungo termine per il periodo successivo al 2020, la quale contenga obiettivi ambiziosi, chiari e misurabili, tra cui un elenco delle azioni pianificate con chiari orizzonti temporali e risorse stanziare nei seguenti ambiti: uguaglianza, partecipazione, libera circolazione e vita indipendente, accessibilità, occupazione e formazione, istruzione e cultura, povertà ed esclusione sociale, azione esterna, libertà dalla violenza e dagli abusi, integrazione della disabilità e sensibilizzazione". Ma anche in questo caso, è importante sottolineare che non si parla in maniera esplicita di mobilità sostenibile.





In Italia, nel 2017, il secondo **Programma d'Azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità** "sottolinea l'impegno puntuale a suggerire opportunità concrete di innovazione e cerca di rispondere alla

richiesta di cittadinanza piena e integrale dei soggetti più fragili e vulnerabili, offre suggerimenti e indicazioni per ripensare complessivamente una società più giusta, coesa e rispettosa delle tante diversità che compongono la comunità nazionale".

In particolare nel capitolo dedicato alla **Promozione e attuazione dei principi di accessibilità e mobilità** - si riconosce che "In linea generale dal monitoraggio sull'attuazione degli obiettivi indicati è emerso che il tema dell'accessibilità, in particolare modo quella relativa ad edifici, viabilità, trasporti e altre strutture interne ed esterne, non sembra aver guadagnato in questi anni l'attenzione necessaria a livello politico e istituzionale. [...] Lo stato complessivo dell'attuazione in Italia degli articoli 9 e 21 della Convenzione (accessibilità e mobilità, accesso all'informazione e alla comunicazione) appare fragile, disorganico, poco sviluppato e soprattutto poco considerato".

A partire da tali considerazioni il secondo Piano d'azione ritiene indispensabile come obiettivo "Garantire su tutto il territorio nazionale la piena attuazione della regolazione comunitaria in materia di Mobilità delle Persone con Ridotta Mobilità (PRM), obiettivo da conseguire anche attraverso la partecipazione attiva delle associazioni di persone con disabilità (da intende-

re quale reale opportunità per promuovere un innalzamento degli standard di accessibilità al sistema di trasporti nel suo complesso) e la definizione, quindi, di dispositivi permanenti di confronto e con l'elaborazione di linee di indirizzo condivise. Richiamare inoltre l'obbligo, per le aziende di trasporto pubblico nazionale e locale, di assicurare la formazione generale del personale sui temi della disabilità e la formazione specifica per l'accesso a bordo (in salita e discesa) dei mezzi, nel rispetto dei Regolamenti Unione Europea". La scommessa della sostenibilità, cioè di un futuro sostenibile anche per le persone con disabilità - e i dati della ricerca ci convincono in questo senso - si gioca e si vince se si portano alle estreme conseguenze queste affermazioni. Se diventano la pratica condivisa dei policy maker, degli operatori del settore, dell'associazionismo. La mobilità sostenibile per le persone con disabilità può diventare uno dei paradigmi in grado di indirizzare lo sviluppo delle comunità del futuro dove anche **la strada è un bene comune.**





L'Italia fra 40 anni

L'Italia del 2060 (Fig. 2) **sarà meno popolata rispetto a quella attuale** (Fig. 1), con poco più di 55 milioni di abitanti contro gli attuali che superano abbondantemente i 60 milioni. In pratica, la diminuzione sarà di quasi il

10% e il numero delle **donne** avrà una lieve prevalenza. Questa variazione negativa riguarda in particolare le persone al di sotto dei 64 anni, il cui numero diminuisce di oltre 10 milioni. Mentre **le persone over 64 cre-**

sceranno complessivamente di 5.005.186 unità, cioè +37%, in particolare, fra questi, le persone over 74 cresceranno di ben 4.814.188 ovvero il 69,4% in più (Fig. 3).

Fig. 1 | **Popolazione residente in Italia per classi di età e sesso all'1.1.2017**
Elaborazione di Unipolis su dati Istat

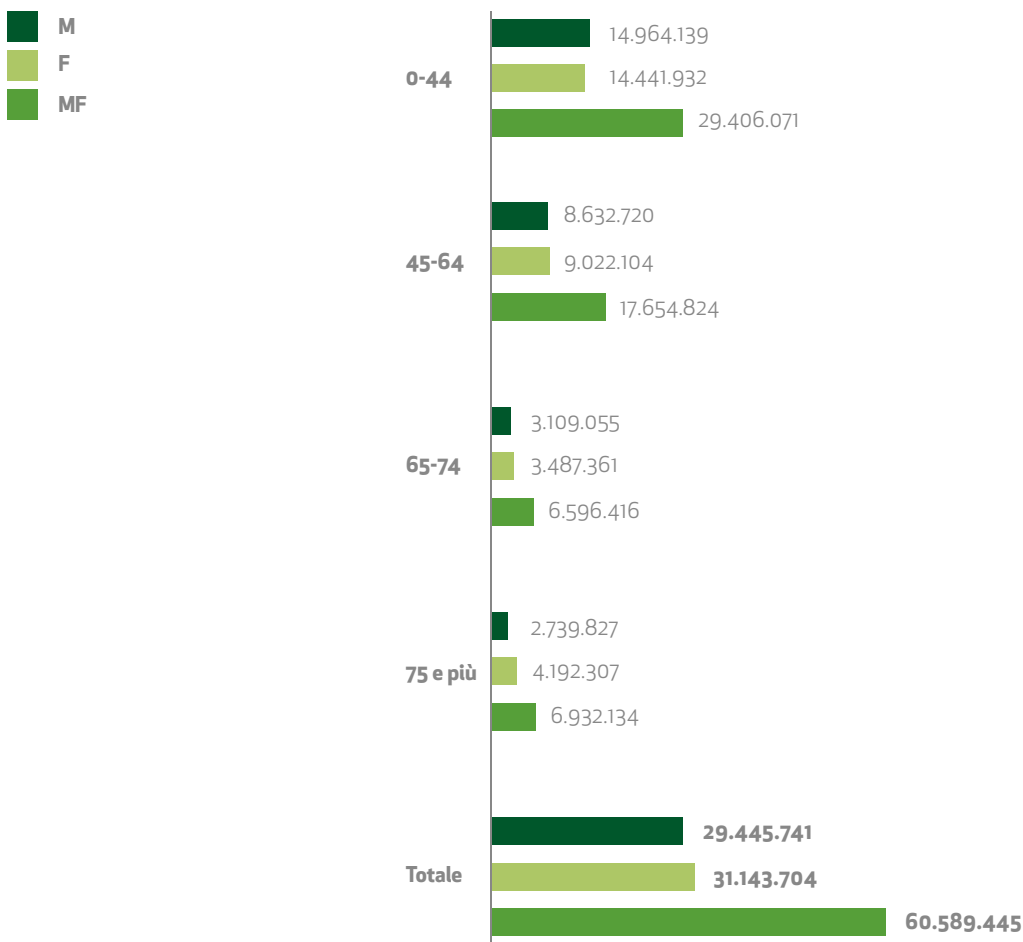
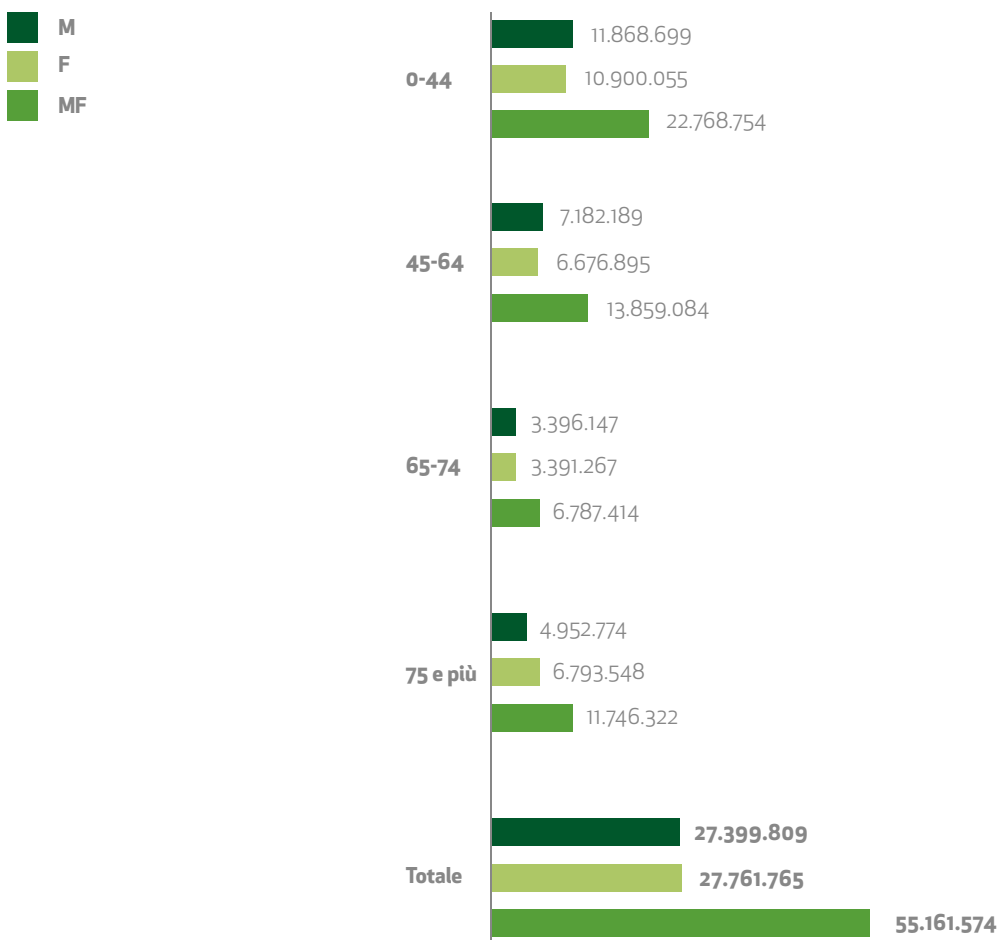


Fig. 2 | **Popolazione residente in Italia per classi di età e sesso all'1.1.2060**

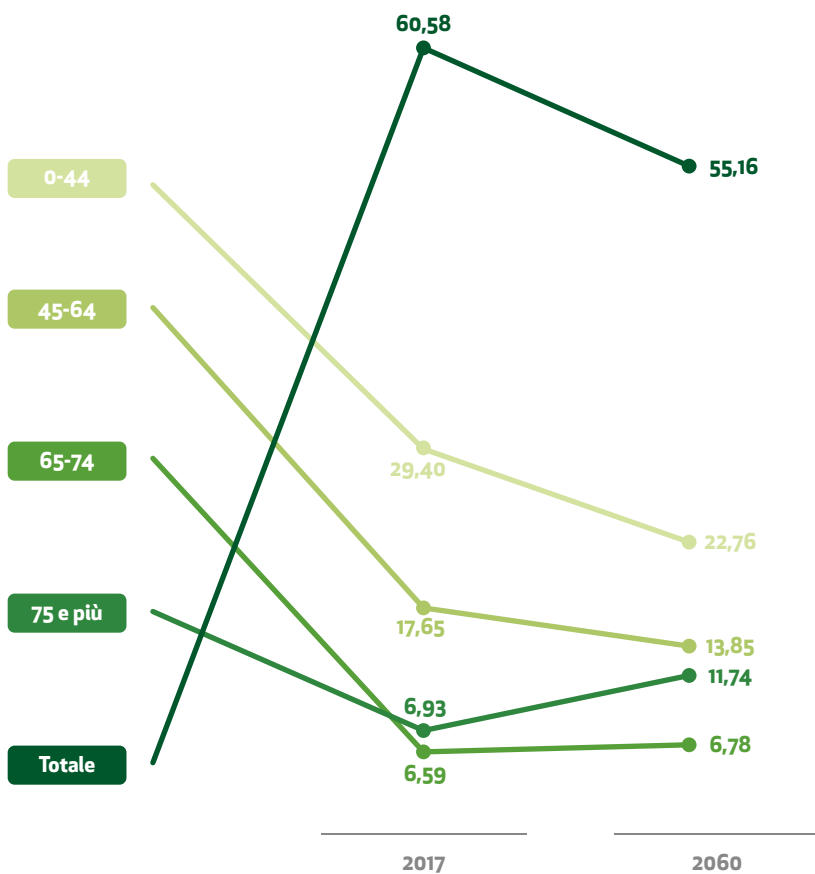
Elaborazione di Unipolis su dati Istat



L'evidenza dei dati illumina qualsiasi riflessione sulle dimensioni e sulle tipologie che dovranno avere le risposte in termini di servizi, di condivisione degli spazi abitativi, così come di quelli comuni. E fra questi le strade.

Anche la mobilità dovrà tenere conto di questa **evoluzione demografica e sociale** delle nostre comunità, che saranno per lo più urbane, visto che già dal 2050 oltre il 65% della popolazione mondiale vivrà in aree urbane.

Fig. 3 | **Variazione assoluta della popolazione residente in Italia per classi di età e sesso 2017-2060**
 Elaborazione di Unipolis su dati Istat - valori espressi in milioni

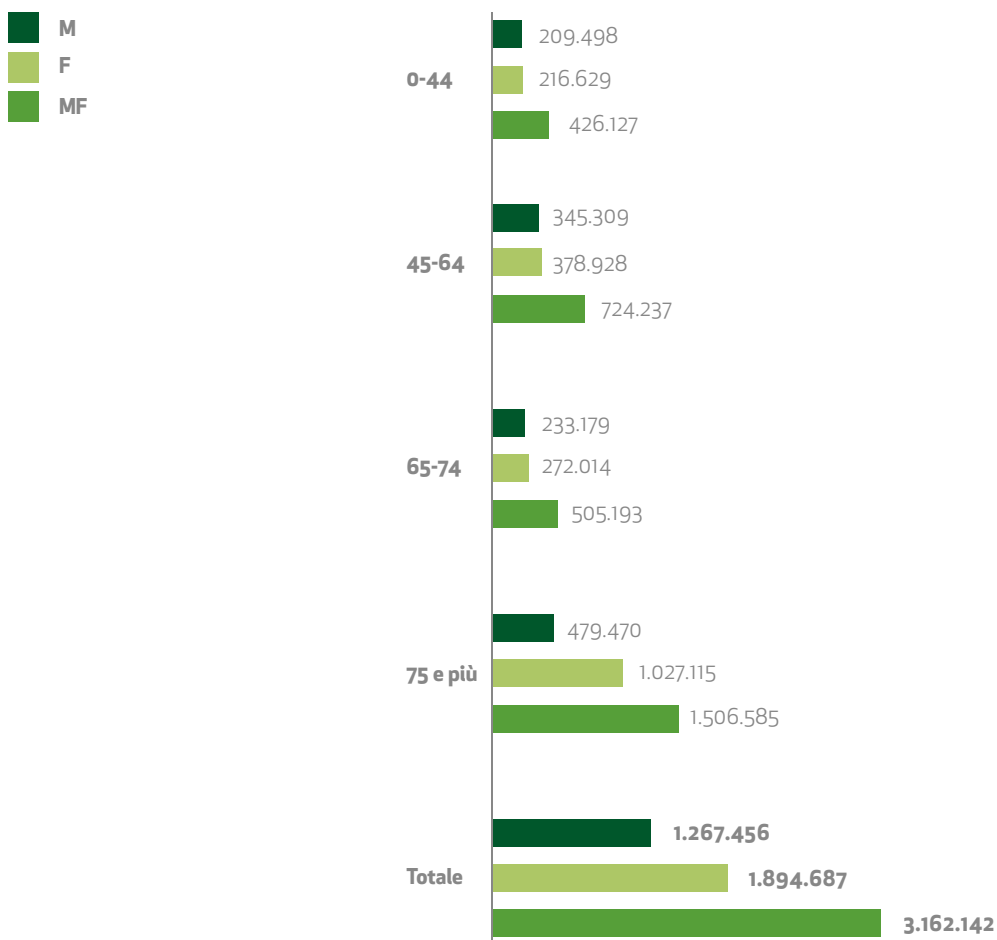


classi di età	M	F	MF
0-44	-3.095.440	-3.541.877	-6.637.317
45-64	-1.450.531	-2.345.209	-3.795.740
65-74	+287.092	-96.094	+190.998
75 e più	+2.212.947	+2.601.241	+4.814.188
Totale	-2.045.932	-3.381.939	-5.427.871

Cosa comporterà tutto questo in termini di mobilità? Pur di fronte allo sviluppo di **tecnologie digitali** che renderanno sempre di più le nostre strade connesse e intelligenti, e al tempo stesso attraversate da automezzi a guida autonoma (oltre che carbon free e a ricarica elettrica), il dato demografico rappresenta un elemento che non può essere trascurato e che contribuisce alla comprensione del **futuro** e quindi alle scelte che oggi possiamo compiere per determinare altri aspetti del futuro che ci attende. Prima di tutto è importante capire come questo trend demografico incrocia la realtà delle persone con disabilità.



Fig. 4 | **Popolazione residente con disabilità (gravi limitazioni) in Italia per classi di età e sesso all'1.1.2017**
 Elaborazione di Unipolis su dati Istat



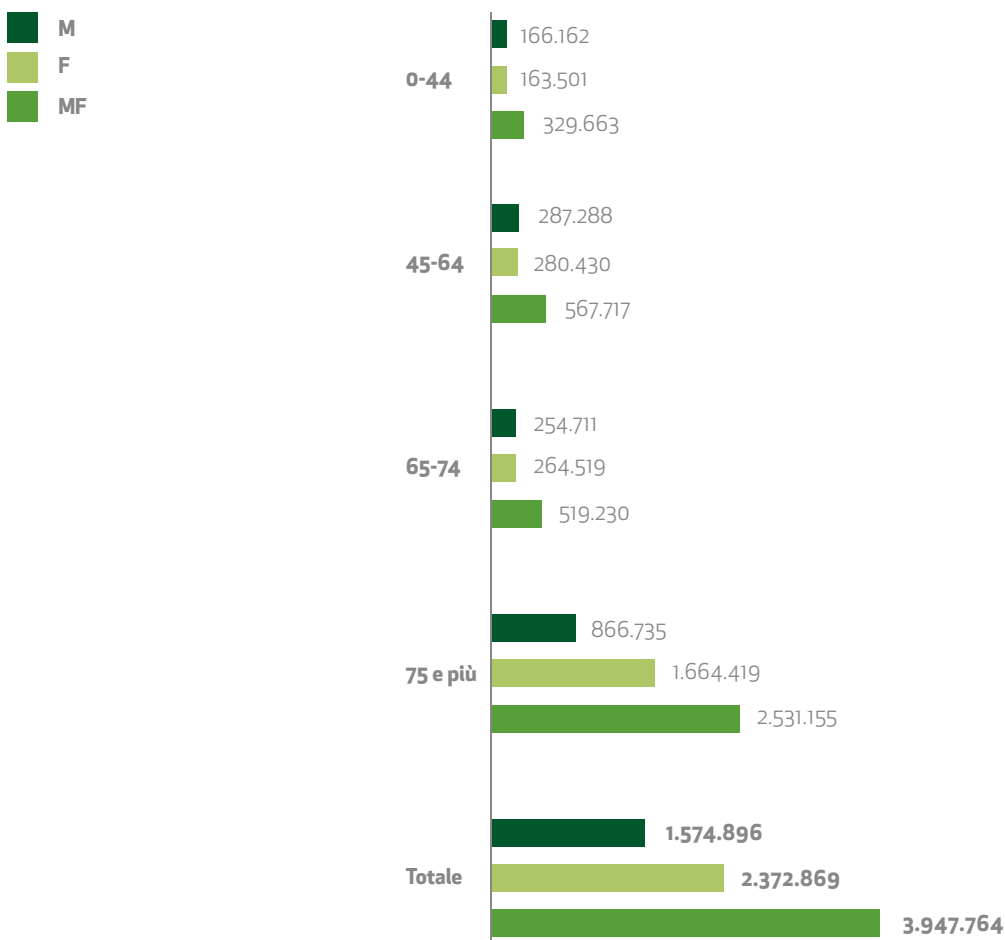
Più numerose

Nel 2017 si registrava la presenza di 3.162.142 persone con disabilità in Italia: in maggioranza donne (circa il 50% in più) e con una netta prevalenza di over 64 che sono 2.011.778 pari al 63,6%

(Fig. 4). E nel 2060? Secondo i calcoli della proiezione che abbiamo fatto il numero delle persone con disabilità aumenterà del 24,8% raggiungendo quota 3.947.764: in controtendenza

rispetto alla diminuzione della popolazione nel suo complesso (Fig. 5).

Fig. 5 | **Popolazione residente con disabilità (gravi limitazioni) in Italia per classi di età e sesso all'1.1.2060**
 Elaborazione di Unipolis su dati Istat



Più anziane

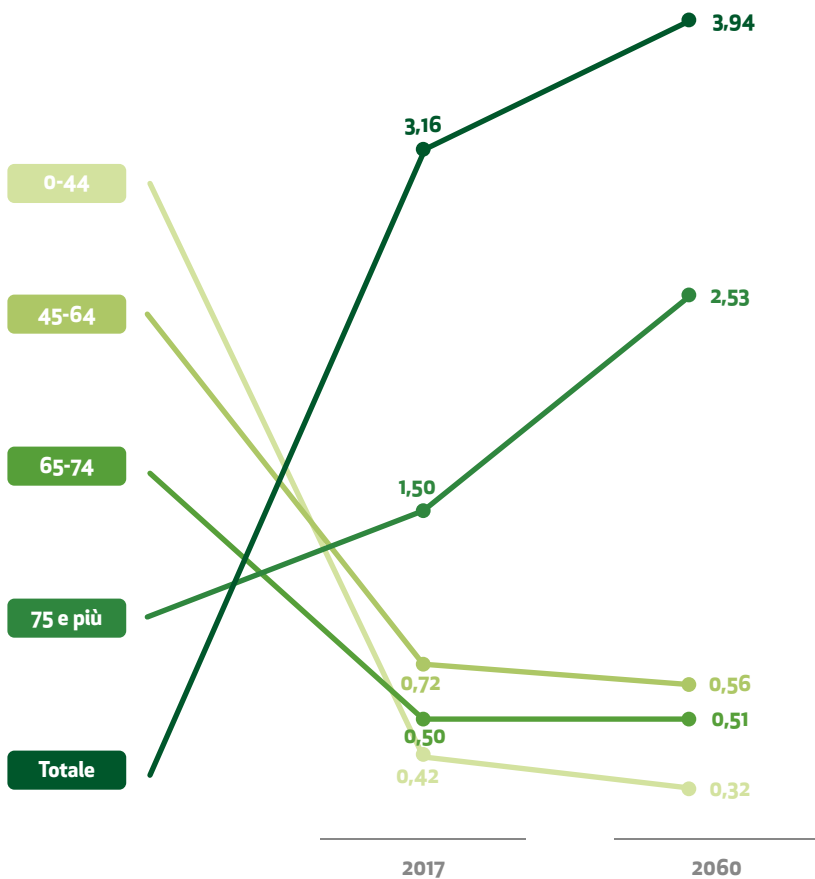
Analizzando invece le singole fasce d'età, vediamo come in questo caso le curve dell'andamento sono simili all'andamento generale: cala il numero delle persone con disabilità che

hanno meno di 65 anni passando da 1.150.364 a 897.380 (-22%); mentre le persone con disabilità over 64 aumentano da 2.011.788 a 3.050.385 pari al 51,6% in più. Un altro dato significativo è

quello degli over 74: nel 2017 rappresentavano il 47,6% della popolazione con disabilità, nel 2060 saranno il 64,1%.

Fig. 6 | **Variazione assoluta della popolazione residente con disabilità (gravi limitazioni) in Italia per classi di età e sesso 2017-2060**

Elaborazione di Unipolis su dati Istat - valori espressi in milioni



classi di età	M	F	MF
0-44	-43.336	-53.128	-96.464
45-64	-58.021	-98.499	-156.520
65-74	+21.532	-7.495	+14.037
75 e più	+387.266	+637.304	+1.024.570
Totale	+307.440	+478.182	+785.622

La disabilità nelle aree geografiche

Un aumento relativamente omogeneo riguarda le cinque diverse aree geografiche dove si assiste allo stesso fenomeno caratterizzato anche da un calo della popolazione residente, soprattutto al Sud e nelle Isole, accompagnato da un aumento degli over 64 e in particolare degli over 74 (Fig. 7; Fig. 8; Fig. 9).



Fig.7 | **Popolazione residente in Italia ripartita per aree geografiche all'1.1.2017**
Elaborazione di Unipolis su dati Istat

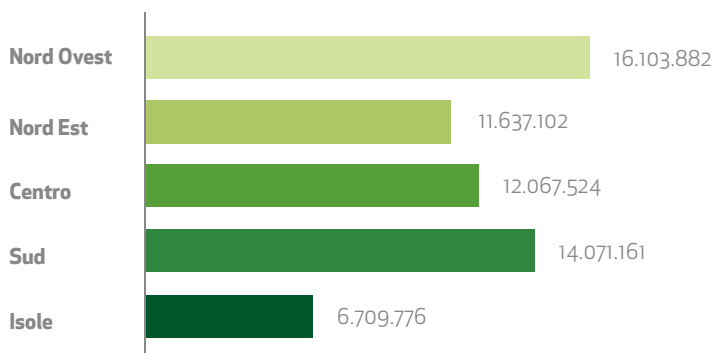


Fig.8 | **Popolazione residente in Italia ripartita per aree geografiche all'1.1.2060**
Elaborazione di Unipolis su dati Istat

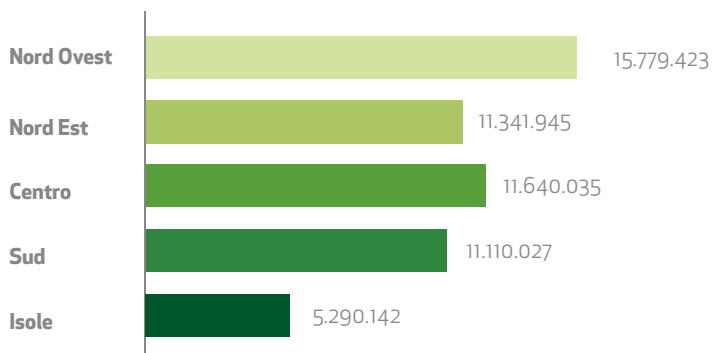
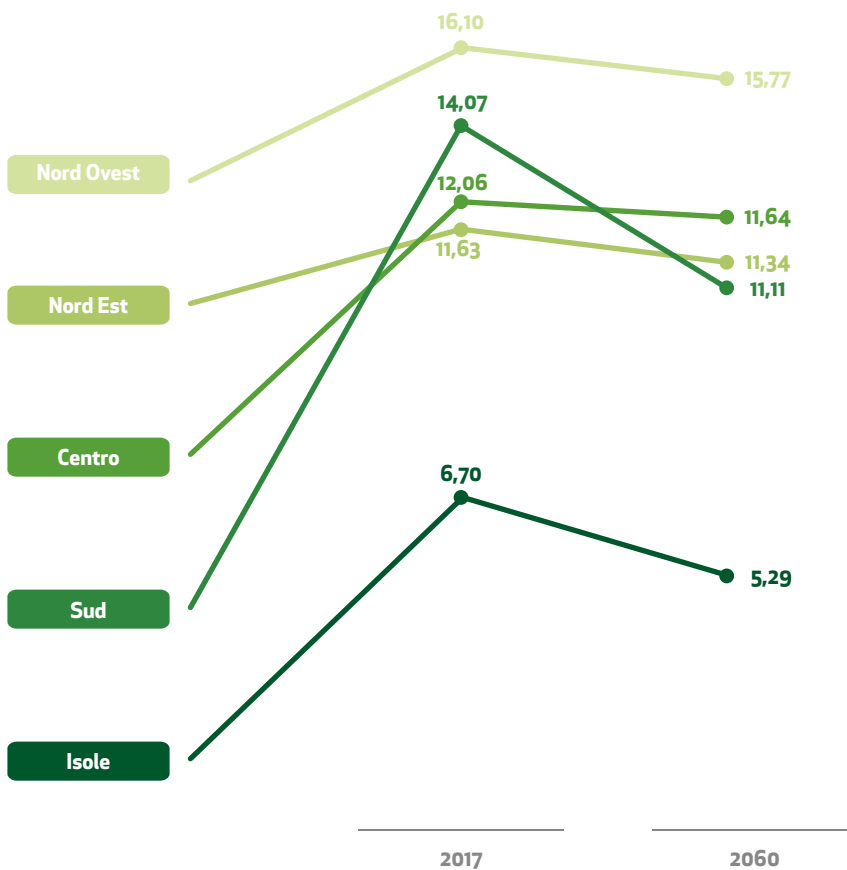


Fig. 9 | **Variazione assoluta della popolazione residente in Italia ripartita per aree geografiche 2017-2060**
 Elaborazione di Unipolis su dati Istat - valori espressi in milioni



Nord Ovest	-324.459
Nord Est	-295.157
Centro	-427.489
Sud	-2.961.134
Isole	-1.419.634

Per quanto riguarda le persone con disabilità si registra una crescita generalizzata della loro presenza, come risultato dell'aumento degli over 64, ed

in particolare delle persone con 75 anni e oltre, che rappresentano la stragrande maggioranza – anzi poco meno della totalità (Fig. 10; Fig. 11; Fig. 12).

Fig. 10 | **Popolazione con disabilità (gravi limitazioni) residente in Italia ripartita per aree geografiche all'1.1.2017**

Elaborazione di Unipolis su dati Istat

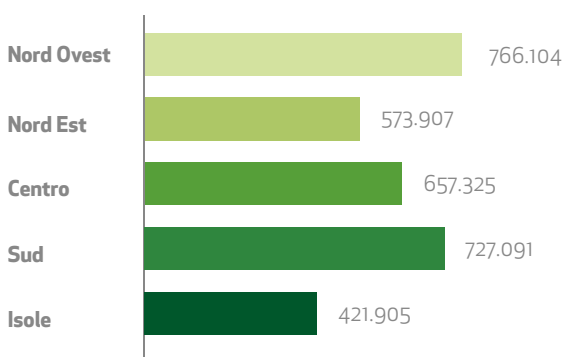


Fig. 11 | **Popolazione con disabilità (gravi limitazioni) residente in Italia ripartita per aree geografiche all'1.1.2060**

Elaborazione di Unipolis su dati Istat

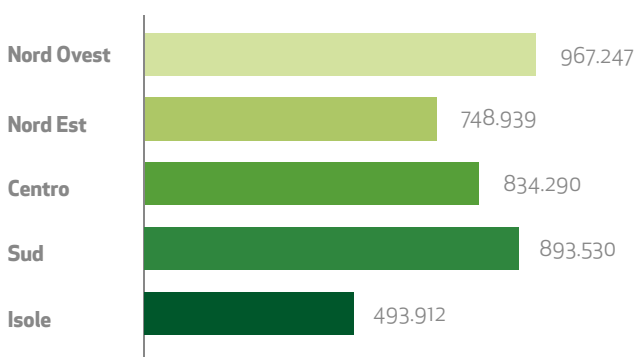
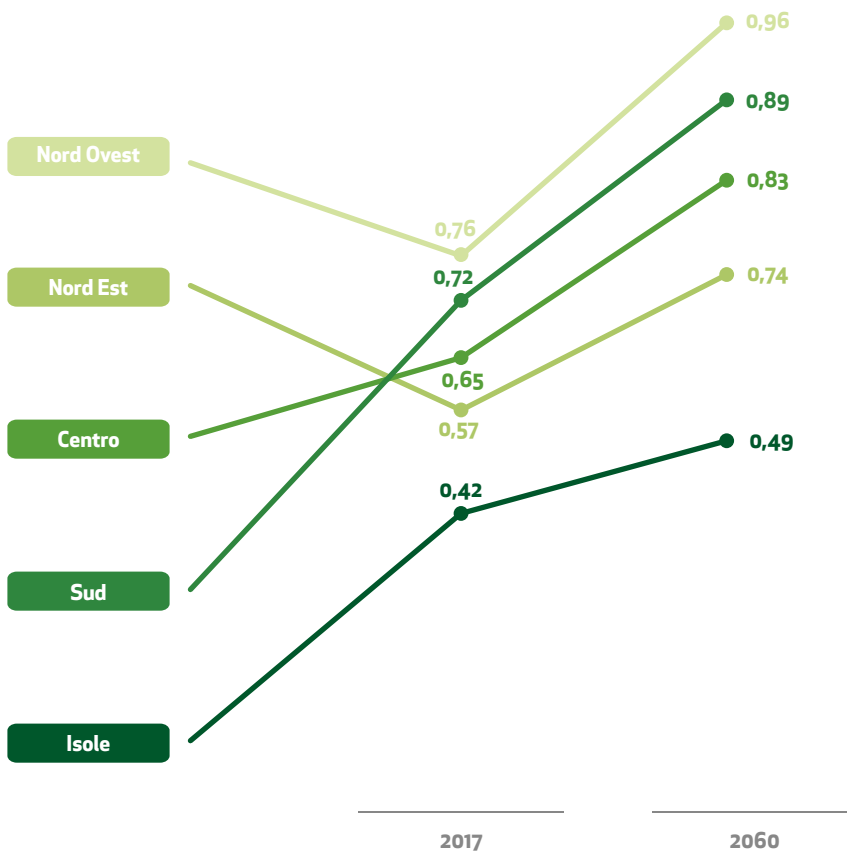


Fig. 12 | **Variazione assoluta della popolazione con disabilità (gravi limitazioni) residente in Italia ripartita per aree geografiche 2017-2060**

Elaborazione di Unipolis su dati Istat - valori espressi in milioni



Nord Ovest	+201.143
Nord Est	+175.032
Centro	+176.965
Sud	+166.439
Isole	+72.007

La situazione in Europa

A livello europeo (Fig. 13) possiamo rintracciare un andamento simile con un aumento delle persone over 64, con o senza disabilità. Nel 2060 la percentuale di popolazione over 64 su quella totale aumenterà del 9,4%, arrivando quasi al 30%. Per quanto riguarda le persone con disabili-

tà il loro numero passerà da 16 a 24 milioni con un incremento del 49%. Vale la pena tenere vicini questi due dati come se fossero una specie di “convergenza parallela” che illumina un po’ di più sulla composizione sociale delle nostre comunità future.



Fig. 13 | **Europa a 28: popolazione con disabilità (gravi limitazioni) over 64 al 2018 e nel 2060**
 Elaborazione di Unipolis su dati Eurostat

Europa a 28	2018	2060	variazione % 2018-2060
POPOLAZIONE TOTALE	512.379.225	517.098.344	+0,9
di cui over 64	100.938.707	150.475.618	+49,1
di cui over 64 con disabilità	16.453.009	24.527.526	+49,1
% popolazione over 64 rispetto a quella totale	19,7	29,1	+9,4
% popolazione con disabilità tra gli over 64	16,3	16,3	(ipotesi costante)

In particolare, se prendiamo quattro fra i Paesi più simili al nostro – Spagna, Regno Unito, Francia e Germania – vediamo come la percentuale degli over 64 cresce rispetto alle altre fasce d'età tra il 6,5% e il 12,2%, parallelamente il numero delle persone con disabilità che hanno oltre 64 anni cresce con valori percentuali compresi fra il 32% e il 73%. Quindi cresce-

ranno gli anziani e cresceranno gli anziani fra le persone con disabilità (Fig. 14; Fig. 15; Fig. 16; Fig. 17). Come si vede, un trend che dovrà essere preso in considerazione per immaginare e costruire un futuro sostenibile per le persone con disabilità e, più in generale, per l'intera comunità. Da questi dati emerge l'importanza che la nuova Strategia Europea sulla Disabilità adotti un

approccio e una visione in grado di indirizzare non solo i prossimi dieci anni, ma anche di guardare oltre. L'intensità di crescita degli anziani fra le persone con disabilità, nelle percentuali che questi grafici riportano, devono servirci come indicatori o anche solo semplicemente come un richiamo alle scelte che devono essere fatte oggi per costruire il nostro domani.

Fig. 14 | **Spagna: popolazione con disabilità (gravi limitazioni) over 64 al 2018 e nel 2060**

Elaborazione di Unipolis su dati Eurostat

Spagna	2018	2060	variazione % 2018-2060
POPOLAZIONE TOTALE	46.658.447	49.376.897	+5,8
di cui over 64	8.958.422	15.504.346	+73,1
di cui over 64 con disabilità	1.021.260	1.767.495	+73,1
% popolazione over 64 rispetto a quella totale	19,2	31,4	+12,2
% popolazione con disabilità tra gli over 64	11,4	11,4	(ipotesi costante)

Fig. 15 | **Regno Unito: popolazione con disabilità (gravi limitazioni) over 64 al 2018 e nel 2060**

Elaborazione di Unipolis su dati Eurostat

Regno Unito	2018	2060	variazione % 2018-2060
POPOLAZIONE TOTALE	66.273.576	80.311.998	+21,2
di cui over 64	12.061.791	20.158.311	+67,1
di cui over 64 con disabilità	2.569.161	4.293.720	+67,1
% popolazione over 64 rispetto a quella totale	18,2	25,1	+6,9
% popolazione con disabilità tra gli over 64	21,3	21,3	(ipotesi costante)

Fig. 16 | **Francia: popolazione con disabilità (gravi limitazioni) over 64 al 2018 e nel 2060**

Elaborazione di Unipolis su dati Eurostat

Francia	2018	2060	variazione % 2018-2060
POPOLAZIONE TOTALE	66.926.166	71.673.255	+7,1
di cui over 64	13.184.455	18.778.393	+42,4
di cui over 64 con disabilità	2.689.629	3.830.792	+42,4
% popolazione over 64 rispetto a quella totale	19,7	26,2	+6,5
% popolazione con disabilità tra gli over 64	20,4	20,4	(ipotesi costante)

Fig. 17 | **Germania: popolazione con disabilità (gravi limitazioni) over 64 al 2018 e nel 2060**

Elaborazione di Unipolis su dati Eurostat

Germania	2018	2060	variazione % 2018-2060
POPOLAZIONE TOTALE	82.792.351	81.467.826	-1,6
di cui over 64	17.717.563	23.462.734	+32,4
di cui over 64 con disabilità	2.214.695	2.932.842	+32,4
% popolazione over 64 rispetto a quella totale	21,4	28,8	+7,4
% popolazione con disabilità tra gli over 64	12,5	12,5	(ipotesi costante)

Come si muovono e come si muoveranno

Questa fotografia dell'Italia di oggi e del 2060 ci aiuta a capire quanti anni avranno le persone con disabilità che incroceremo andando per strada e sui mezzi

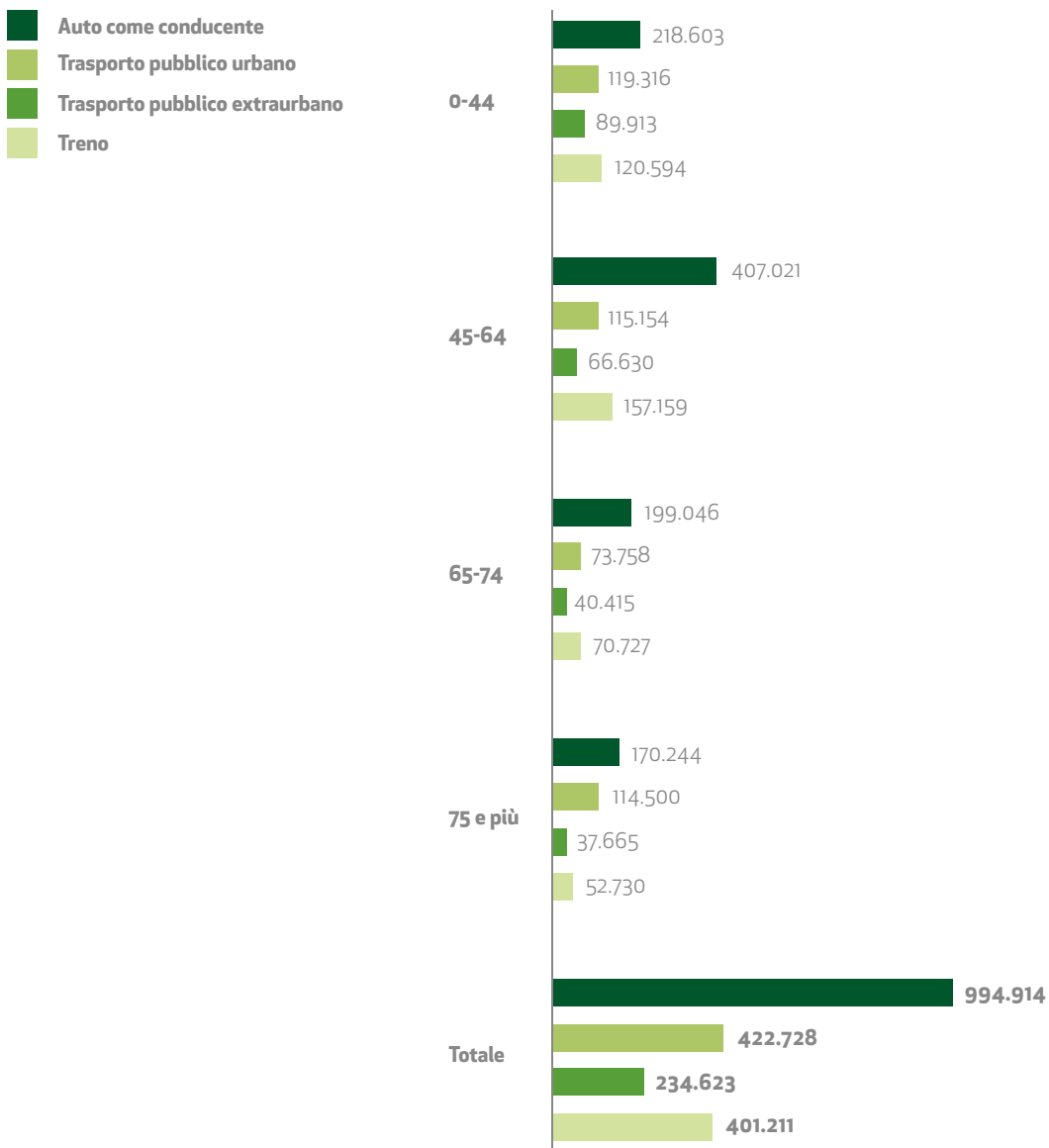
pubblici, come il TPL o il treno. Nell'Italia più vecchia e meno affollata del 2060, avremo persone con disabilità più vecchie e numerose. Ma dove le incon-

treremo? come si muoveranno? Come varia la mobilità secondo le proiezioni al 2060? Prima di tutto vediamo come si muovono oggi (Fig. 18).



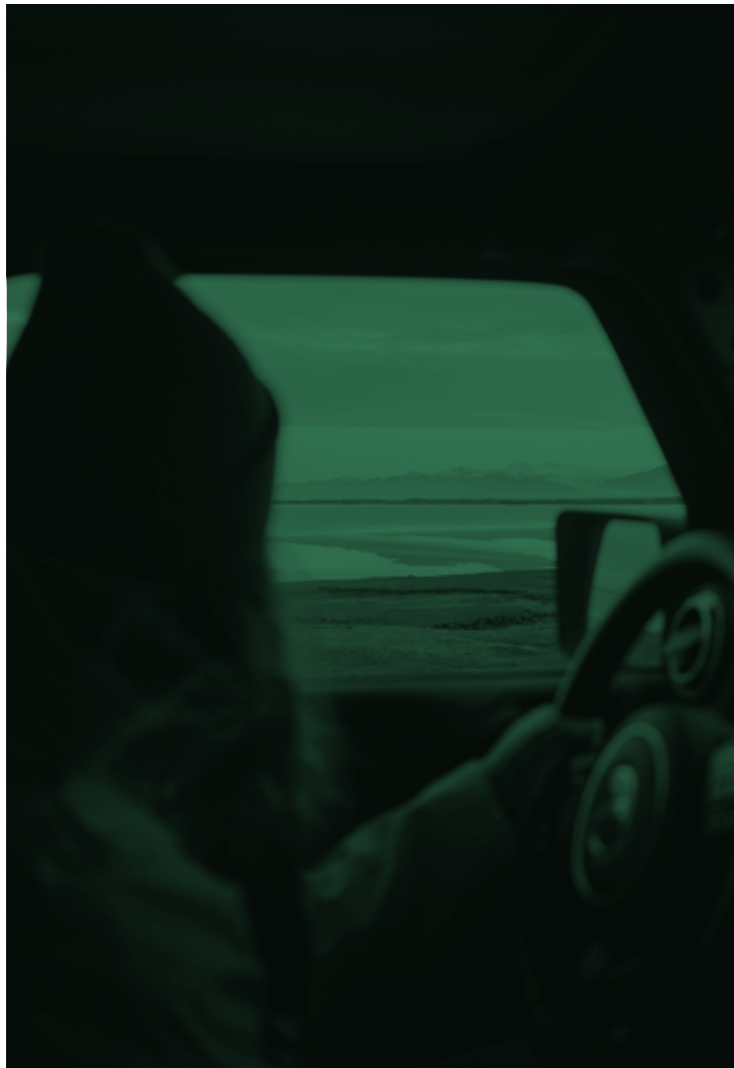
Fig. 18 | **Popolazione residente con disabilità (gravi limitazioni) in Italia per classi di età e utilizzo di mezzi di trasporto all'1.1.2017**

Elaborazione di Unipolis su dati Istat



Nel 2017 su 3.162.142 persone con disabilità, il numero di chi dichiarava di usare mezzi di trasporto è pari a 2.053.476, ovvero il 64,9%. Interessante notare alcune caratteristiche per capire bene cosa questo può significare all'interno della vita di una comunità (urbana). Prima di tutto, attualmente quasi un milione di persone con disabilità è conducente d'auto: sono 994.914 ovvero il 48,4%...uno su due.

Rispetto alle altre persone con disabilità che si suddividono fra l'uso del TPL urbano (21%), del TPL extraurbano (11,4%) e del treno (19,5%). E se fra i conducenti del 2017 la fascia d'età 45 - 64 anni è la più numerosa in assoluto rispetto a tutte le altre fasce di tutti gli altri mezzi di trasporto, con 407.021 persone con disabilità, vale la pena soffermarsi sulle fasce 65 - 74 e 75 e oltre perché loro saranno le vere protagoniste del trend demografico che ci conduce direttamente al 2060.



Infatti, fra le persone con disabilità, queste due fasce - sia nel 2017 sia nel 2060 - sono al primo posto nell'uso dell'auto rispetto ai loro coetanei che usano e useranno un mezzo di trasporto pubblico. Complessivamente, nel 2017 fra le persone

con disabilità con 64 anni e oltre il 48,6% si muove guidando l'auto, pari a circa 369.290 unità; contro i 188.258 che utilizzano il TPL urbano, i 78.080 che usano il TPL extraurbano e i 123.457 che salgono sul treno.

Dunque, la metà delle persone con disabilità guida un'auto e fra quelli che raggiungono e superano i 64 anni la metà continua ad essere conducente d'auto.

D'altra parte l'Italia ha la più alta motorizzazione d'Europa: secondo l'Istat nel 2018 circolavano 897 veicoli per 1000 abitanti. Una situazione che si ripete anche nel 2060, dove il testimone passerà addirittura dai 65 - 74 anni agli over 74. Quindi una longevità che è anche longevità alla

guida di un'auto. Arriviamo quindi al 2060 quando - secondo le proiezioni elaborate in questa ricerca - le persone con disabilità che useranno i mezzi di trasporto saranno leggermente di meno rispetto al dato del 2017: 2.033.897 rispetto ai precedenti 2.053.476. A prima vista, queste persone si muoveranno usando maggiormente il trasporto pubblico urbano mentre un trend negativo riguarda i dati nell'utilizzo dell'auto come con-

ducente, del TPL extraurbano e del treno. Secondo le previsioni elaborate, nel 2060 l'uso dell'auto da parte delle persone con disabilità diminuirà dell'1,6% (-16.143) così come quello del TPL extraurbano del 3,4% (-8.017) e del treno con un -5,8% (-23.439). Solo l'utilizzo del TPL urbano risulta essere in aumento fra le persone con disabilità con un +6,6% (28.020) (Fig. 19; Fig. 20).



Fig. 19 | **Popolazione residente con disabilità (gravi limitazioni) in Italia per classi di età e utilizzo di mezzi di trasporto all'1.1.2060**

Elaborazione di Unipolis su dati Istat

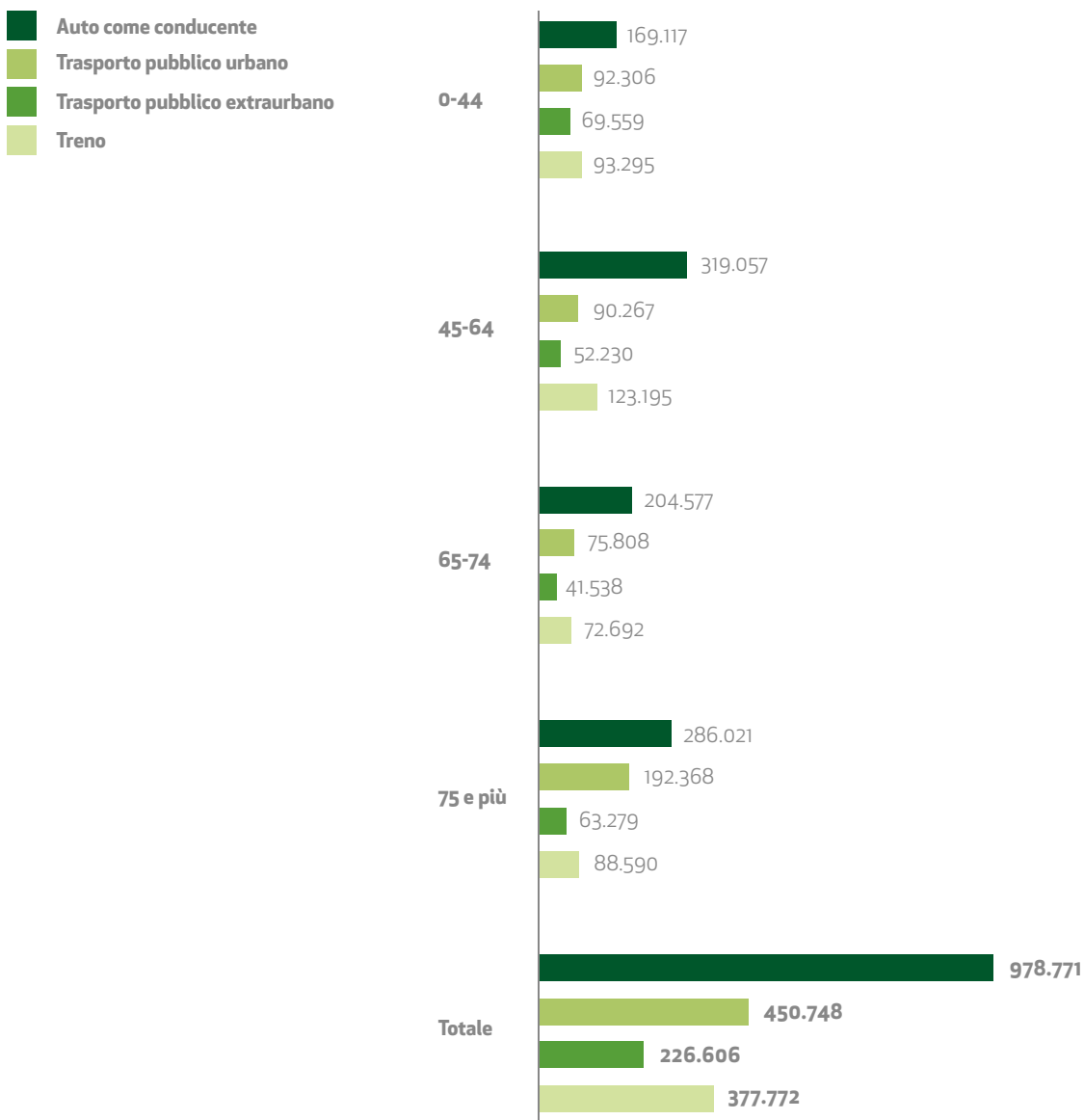


Fig. 20 | **Variazione assoluta della popolazione residente con disabilità (gravi limitazioni) in Italia per classi di età e utilizzo di mezzi di trasporto tra il 2017 e il 2060**
 Elaborazione di Unipolis su dati Istat

Classi di età	auto come conducente	trasporto pubblico urbano	trasporto pubblico extraurbano	treno
0-44	-49.486	-27.010	-20.354	-27.299
45-64	-87.964	-24.887	-14.400	-33.965
65-74	+5.531	+2.049	+1.123	+1.965
75 e più	+115.776	+77.867	+25.614	+35.860
Totale	-16.143	+28.020	-8.017	-23.439

Sono variazioni minime che però non ci dicono tutto. E in particolare non ci dicono tre cose importanti ai fini della piena comprensione dei fenomeni che stiamo analizzando:

Primo fenomeno

Con l'invecchiamento anagrafico il segno negativo riguarda l'uso di tutti i mezzi di trasporto qui presi in esame da parte delle fasce d'età fra 0 e 64 anni.

Secondo fenomeno

I dati riferiti a tutte le persone con disabilità over 64 mostrano una crescita che si polarizza verso gli over 74.

Terzo fenomeno

Comunque, sono i conducenti d'auto che si confermano ancora saldamente al primo posto rispetto alle altre persone con disabilità che si muovono (Fig. 19). Con un rapporto di crescita dell'utilizzo dell'auto come conducente (Fig. 20) che per gli over 74 arriva fino al 300% rispetto all'utilizzo degli altri mezzi di trasporto.

Infatti la lettura di questi dati va fatta puntando la nostra attenzione sulle singole fasce d'età, per comprendere meglio quale situazione potrebbe verificarsi. Nel confronto col 2060, come si è già detto sono le fasce d'età over 64 in crescita e questo trend trascina con sé il dato riguardante l'uso dell'auto: la persona con disabilità anche se over 64 e soprattutto se over 74 guida la propria auto...non rinuncia ad essere conducente. Sui 978.771 che la proiezione ci indica come conducenti d'auto, gli over 64 sono

complessivamente il 50,1% e, fra questi, il 29,2% ha oltre 74 anni e rappresentano il 58,3% della fascia d'età. Rispetto alla scelta dell'auto, l'uso del TPL urbano e del treno è inferiore rispettivamente del 45,3% e del 67,1%, mentre l'uso del TPL extraurbano crolla del 78,6%. E se ci focalizziamo sugli over 74, rispetto all'uso dell'auto, l'uso del TPL urbano e del treno cala rispettivamente del 32,8% e del 69%, per arrivare ad un meno 77,9% nel caso dell'utilizzo del TPL extraurbano. Come si vede l'età che avanza non impedisce

di essere un conducente di auto rispetto ad un utente del trasporto pubblico. La riflessione che va fatta riguarda come i mezzi di trasporto pubblico potranno rispondere alle esigenze di questa popolazione, come potranno evolversi e diventare concorrenziali rispetto ad altri mezzi di trasporto. Diventando in tal modo un elemento costitutivo delle future comunità sostenibili, caratterizzate anche dalla mobilità sostenibile per le persone con disabilità.



In conclusione...

I dati che abbiamo analizzato ci suggeriscono che il nostro futuro potrebbe essere una fotocopia della situazione attuale, ma con una popolazione molto più anziana. Dobbiamo quindi domandarci se siamo disponibili ad accettare un futuro simile al nostro presente. Come si vede aumenta la **longevità** anche fra le persone con disabilità. Questo dato, intrecciato con la proiezione della tipologia di mezzi di trasporto scelti, evidenzia la necessità di intervenire e trasformare il tempo che ci distanzia dal 2060 in uno spazio utile a far sì che l'Italia futura sia realmente sostenibile e inclusiva.

È altrimenti immaginabile un'area urbana ancora motorizzata come adesso fra 40 anni? Gli sviluppi della tecnologia e la loro applicazione ci può permettere di cambiare strada, di far sì che la libertà di movimento – che non può non implicare anche una sempre più completa accessibilità – non sia necessariamente vincolata all'uso privato del mezzo di trasporto così come lo conosciamo oggi. Le strade connesse e intelligenti, insieme alle auto a guida autonoma, rappresentano un modo per indirizzare lo **sviluppo della mobilità**: una mobilità sostenibile che deve riguardare le comunità nel loro complesso, una conquista che deve essere di tutti e per tutti. Per far sì che le nostre comunità, come dice l'Agenda 2030, siano **“insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili”**.

Fausto
Sacchelli

FONDAZIONE
Unipolis

 **sicurstrada**
IMPEGNI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE


ANGLAT

MOBILITYACTION 
registered at www.mobilityweek.eu

