



# DEMOCRAZIA, AMBIENTE E LUOGHI DI VITA

Report Polidemos Ipsos-Doxa

# DEMOCRAZIA, AMBIENTE E LUOGHI DI VITA

*Report Polidemos Ipsos-Doxa*

*a cura di Martino Mazzoleni*



Milano 2026



© 2026 **EDUCatt** – Ente per il Diritto allo Studio Universitario dell'Università Cattolica

Largo Gemelli 1, 20123 Milano – tel. 02.7234.22.35 – fax 02.80.53.215

e-mail: editoriale.dsu@educatt.it (produzione); librario.dsu@educatt.it (distribuzione)

web: <https://libri.educatt.online/>

Associato all'AIE – Associazione Italiana Editori

ISBN: 979-12-5535-546-5

*Questa pubblicazione è stata integralmente finanziata dall'Università Cattolica del Sacro Cuore nell'ambito dei suoi programmi di promozione e diffusione della ricerca scientifica, in particolare attraverso la linea di intervento D.3.2. (anno 2024) – Progetto We.Com – GENERARE COMUNITÀ NELLA CITTÀ DISEGUALE. Persone, attori protagonisti, pratiche e welfare di prossimità.*

copertina: progetto grafico Studio Editoriale EDUCatt.

Questo volume è stato stampato nel mese di luglio 2026 presso la Litografia Solari – Peschiera Borromeo (Milano) su carta Fedrigoni Arena Smooth certificata FSC®, di pura cellulosa ecologica E.C.F. utilizzando i caratteri ITC New Baskerville Std, ITC Stone Sans Std Medium e Salzburg-Regular.

Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons CC BY-SA 4.0.

*Polidemos Report* è un prodotto editoriale di *Polidemos – Centro per lo studio della democrazia e dei mutamenti politici dell'Università Cattolica del Sacro Cuore* e mira a presentare, attraverso dati empirici, analisi rigorose per comprendere le profonde trasformazioni che interessano i sistemi politici contemporanei.

**Polidemos** (Centro per lo studio della democrazia e dei mutamenti politici) dell'Università Cattolica del Sacro Cuore promuove e svolge ricerche sui mutamenti nei sistemi democratici, sulle trasformazioni nelle concezioni della democrazia e sulla dimensione internazionale della democrazia. **Polidemos** promuove la discussione sulla democrazia operando a più livelli: al livello della ricerca accademica, mediante ricerche originali sul tema dei mutamenti democratici, considerato da differenti prospettive disciplinari e con un'ottica multi-interdisciplinare; al livello della discussione pubblica, mediante prodotti editoriali ed eventi pubblici; al livello della più ampia divulgazione, disseminando i risultati delle proprie ricerche mediante iniziative rivolte a organizzazioni della società civile, insegnanti e cittadini interessati.

**Polidemos** (Center for the study of democracy and political change) of the Catholic University of the Sacred Heart promotes and carries out research on changes in democratic systems, on transformations in conceptions of democracy, and on the international dimension of democracy. **Polidemos** promotes the discussion of democracy by operating at multiple levels: at the level of academic research, through original research on the subject of democratic change, considered from different disciplinary perspectives and with a multidisciplinary perspective; at the level of public discussion, through editorial products and public events; and at the level of the broadest discussion, disseminating the results of their research through initiatives aimed at civil society organizations, teachers and interested citizens.

Direttore / *Director*

Damiano Palano (Università Cattolica del Sacro Cuore)

Comitato direttivo / *Steering Committee*

Barbara L. Boschetti (Università Cattolica del Sacro Cuore), Luca G. Castellin (Università Cattolica del Sacro Cuore), Martino Mazzoleni (Università Cattolica del Sacro Cuore), Damiano Palano (Università Cattolica del Sacro Cuore), Vittorio Emanuele Parsi (Università Cattolica del Sacro Cuore, Aseri), Andrea Santini (Università Cattolica del Sacro Cuore)





# Indice

|                                                                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Prefazione .....                                                                                                                                | 7  |
| <i>Damiano Palano</i>                                                                                                                           |    |
| La democrazia italiana: tra stanchezza sistemica e resilienza valoriale.<br>IV Rilevazione dell'Osservatorio sullo stato della democrazia ..... | 11 |
| <i>Chiara Ancillotti</i>                                                                                                                        |    |
| Ambiente, mobilità, qualità della vita. Come gli italiani guardano<br>alle trasformazioni dello spazio urbano.....                              | 21 |
| <i>Matilde Zubani</i>                                                                                                                           |    |
| Commenti .....                                                                                                                                  | 39 |
| Strade, piazze, paesi e città: di chi è lo spazio pubblico? .....                                                                               | 41 |
| <i>Arch. Matteo Dondè</i>                                                                                                                       |    |
| La 'città 30' per la vivibilità e la sicurezza .....                                                                                            | 47 |
| <i>On. Settimo Nizzi</i>                                                                                                                        |    |
| Generare prossimità nello spazio urbano .....                                                                                                   | 51 |
| <i>Rosangela Lodigiani</i>                                                                                                                      |    |
| Italiani e regolazione ambientale: un rapporto ambiguo? .....                                                                                   | 57 |
| <i>Paola Coletti</i>                                                                                                                            |    |
| Conclusioni.....                                                                                                                                | 63 |
| <i>Martino Mazzoleni</i>                                                                                                                        |    |



## Prefazione

DAMIANO PALANO

*Direttore di Polidemos – Centro per lo studio della democrazia e dei mutamenti politici*  
*Università Cattolica del Sacro Cuore*  
damiano.palano@unicatt.it

«Nella fase iniziale i pericoli vengono negati, nella fase successiva vengono minimizzati e soltanto quando le loro conseguenze diventano evidenti si tenta di intervenire», ma a quel punto «è spesso troppo tardi». Quarant'anni fa, nella *Società del rischio*, Ulrich Beck riuscì a cogliere nitidamente il paradosso in cui si trovano strette le democrazie contemporanee. Per quanto possiedano conoscenze scientifiche, strumenti tecnologici e capacità economiche tali da poter affrontare una parte significativa delle trasformazioni ambientali che interessano il pianeta, si scontrano con enormi difficoltà nel momento in cui le conoscenze devono concretamente tradursi in decisioni politiche efficaci e durature. Il «rischio globale», osservava inoltre Beck, presenta una caratteristica che lo distingue dalle minacce tradizionali: diventa oggetto di conflitto politico prima ancora di essere direttamente percepibile dai cittadini. La sua esistenza dipende dalla capacità della scienza di renderlo visibile, di anticiparne gli effetti, di costruire rappresentazioni credibili di ciò che ancora non si vede. E il cambiamento climatico costituisce probabilmente l'esempio più evidente di questo fenomeno. Quando gli effetti sono ancora relativamente invisibili o vengono percepiti come lontani nello spazio e nel tempo, chiedere ai cittadini sacrifici, mutamenti negli stili di vita o trasformazioni profonde dei modelli produttivi, appare politicamente difficile. Quando invece gli effetti diventano immediatamente evidenti, le possibilità di intervenire rischiano di essere drasticamente ridotte: la finestra temporale entro cui la precauzione poteva ancora essere efficace si è già chiusa, e ciò che resta alla politica è la gestione di un danno che non può più essere prevenuto, ma soltanto attenuato.

Questo nodo non riguarda soltanto la dimensione globale della crisi climatica, quella cioè più direttamente evocata dalla riflessione di Beck, ma si riproduce, su scala ridotta e con caratteristiche proprie, anche nella dimensione locale delle politiche urbane e della mobilità, laddove la traduzione dei principi generali della sostenibilità in misure concrete – limiti di velocità, riqualificazione dello spazio pubblico, riduzione della dipendenza dall'automobile – incontra resistenze analoghe, sebbene di minore portata. Ed è precisamente questo nodo, nella sua duplice articolazione globale e locale, che il report di Polidemos *Democrazia*,

*ambiente e luoghi di vita*, curato da Martino Mazzoleni, affronta sul piano empirico, attraverso l'analisi sistematica degli atteggiamenti dei cittadini italiani.

Questo nuovo report si inserisce a pieno titolo nel percorso di ricerca che Polidemos, il Centro per lo studio della democrazia e dei mutamenti politici dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, porta avanti grazie all'osservatorio sulla democrazia italiana realizzato in collaborazione con Ipsos Doxa. Le rilevazioni precedenti hanno permesso di seguire l'evoluzione degli atteggiamenti degli italiani nei confronti delle istituzioni rappresentative, della mediazione politica e sociale, del rapporto tra domanda di partecipazione e sfiducia verso i corpi intermedi. La scelta di dedicare la quarta rilevazione all'incrocio tra democrazia, ambiente e luoghi di vita non è casuale, ma risponde a una convinzione che ha guidato fin dalle origini l'attività del Centro: la qualità della democrazia non si misura soltanto con gli indicatori aggregati e osservando elementi – certo importanti – come il livello di fiducia nei parlamenti, l'affluenza alle urne, la tenuta dello Stato di diritto, ma anche studiando la capacità delle istituzioni di tradurre in politiche credibili e condivise le grandi trasformazioni che attraversano la vita quotidiana dei cittadini.

Il report si articola in due blocchi di analisi, integrati da una sezione di commenti che apre la discussione a competenze e sensibilità diverse, e si chiude con una riflessione conclusiva che ne ricomponе il senso complessivo. Il primo blocco, curato da Chiara Ancillotti, restituisce lo stato di salute della democrazia italiana in un contesto internazionale segnato da crisi sovrapposte, come la guerra in Ucraina, l'intensificarsi delle tensioni mediorientali, l'incertezza economica e climatica. Il dato che emerge non è tanto quello di una crisi conclamata, quanto quello di un «affaticamento cronico» che si insinua silenziosamente nel tessuto sociale, senza tradursi in rotture drammatiche o in rifiuti espliciti del sistema democratico. La società italiana appare oggi divisa in tre blocchi di dimensioni pressoché equivalenti: un primo gruppo che conserva una fiducia residuale ma critica nelle istituzioni rappresentative; un secondo che manifesta un'apertura, se non una vera e propria inclinazione, verso soluzioni di segno autoritario; una consistente «zona grigia» di cittadini disorientati, sospesa tra speranza e disillusione, che rappresenta forse la chiave interpretativa più significativa per comprendere le traiettorie future della democrazia italiana. Accanto a questo quadro, tuttavia, l'indagine registra anche un dato di segno opposto, e per certi versi consolante: la persistenza di una domanda di «più democrazia» – più partecipazione diretta, più trasparenza, più capacità di ascolto – che testimonia un attaccamento ai valori democratici ancora robusto, sebbene in cerca di forme nuove attraverso cui esprimersi.

Il secondo blocco, curato da Matilde Zubani, sposta l'attenzione dal piano generale della fiducia istituzionale a quello, più circoscritto ma non meno rivelatore, dei luoghi di vita quotidiana: la mobilità urbana, la qualità dello spazio

pubblico, le politiche ambientali nella loro dimensione più prossima all'esperienza dei cittadini. È qui che il paradosso individuato da Beck trova una conferma. Da un lato, la domanda di prossimità raccoglie un consenso amplissimo e trasversale, che attraversa generazioni, orientamenti politici e aree geografiche: il 62% degli intervistati ritiene che i diversi livelli di governo debbano rendere i servizi essenziali accessibili vicino a casa. Dall'altro lato, la fiducia verso chi dovrebbe tradurre questa domanda in politiche concrete resta bassissima: il 61% ritiene che la classe politica tuteli anzitutto i propri privilegi anche quando si discute di ambiente, e quote consistenti di intervistati denunciano politiche ambientali percepite come imposte piuttosto che condivise. Il consenso, poi, si fa tanto più selettivo quanto più le misure toccano abitudini consolidate: il sostegno a piste ciclabili, «zone 30» o limitazioni alla trasformazione turistica degli immobili – tutte misure discusse nel volume anche attraverso il prisma delle differenze territoriali e generazionali – oscilla tra il 37% e il 45%, un dato ben lontano dal plebiscito che l'adesione ai principi generali potrebbe far immaginare. Non si tratta, come le curatrici sottolineano, di un rifiuto del cambiamento, ma di quella che nel volume viene definita una «disponibilità selettiva»: la disponibilità a sostenere trasformazioni percepite come benefiche per tutti, e la resistenza a misure che comportano costi, rinunce o conflitti visibili tra interessi diversi.

Questa cornice statistica viene arricchita, nella sezione dei Commenti, da voci che portano nel volume prospettive complementari a quella della ricerca sociale: l'architetto Matteo Dondè riflette sulla riappropriazione dello spazio pubblico da parte delle persone, restituendo alla strada la sua funzione di luogo di relazione oltre che di infrastruttura di scorrimento; il sindaco di Olbia, Settimo Nizzi, porta la testimonianza diretta di un'amministrazione che ha sperimentato sul campo l'introduzione di politiche di moderazione del traffico; Rosangela Lodigiani sviluppa, muovendo dal paradigma della «città dei 15 minuti» elaborato da Carlos Moreno, una riflessione sul welfare di prossimità come possibile terreno di ricostruzione della fiducia democratica, richiamando la nozione di «diritto alla città» proposta da Henri Lefebvre; Paola Coletti interroga infine il rapporto ambiguo tra cittadini italiani e regolazione ambientale. Le conclusioni del volume, a cura di Martino Mazzoleni, ricompongono infine i fili di questa pluralità di sguardi, restituendo un quadro che non si presta a letture consolatorie né a diagnosi apocalittiche.

Il lavoro qui presentato prosegue la linea di ricerca che Polidemos ha sviluppato negli ultimi anni attorno ai temi della polarizzazione, del disagio democratico e delle trasformazioni del rapporto tra cittadini e rappresentanza, affiancandola a una riflessione più circoscritta, ma non per questo meno rilevante, sulle politiche urbane e sulla dimensione locale della cittadinanza. Il metodo adottato – l'integrazione tra dati quantitativi, letti con il rigore richiesto dalla ricerca sociale, e commenti qualitativi affidati a competenze eterogenee – rispecchia l'idea che la comprensione

delle trasformazioni della democrazia contemporanea richieda uno sguardo capace di attraversare i confini disciplinari, senza rinunciare al rigore analitico che la complessità dei fenomeni indagati impone. In questo senso, il volume non si limita a fotografare uno stato di cose, ma offre alla comunità scientifica, agli amministratori locali e all'opinione pubblica alcuni elementi per riflettere su come colmare – o almeno ridurre – la distanza tra l'adesione, largamente condivisa, ai principi della sostenibilità, da un lato, e, dall'altro, la fatica, altrettanto diffusa, di tradurli in decisioni concrete. È un contributo che Polidemos offre con la consapevolezza che la ricerca sulla democrazia non possa restare confinata all'analisi delle sue patologie più vistose, ma debba misurarsi anche con i luoghi minori, apparentemente periferici, nei quali la fiducia democratica si costruisce – o si consuma – giorno dopo giorno. D'altronde, se, come suggerisce la teoria della società del rischio, la crisi ecologica costringe le democrazie contemporanee a decidere prima che il pericolo sia pienamente visibile, proprio la conoscenza empirica degli atteggiamenti dei cittadini – delle loro resistenze non meno delle loro aspettative – diventa essa stessa una risorsa politica, perché consente di individuare le condizioni di legittimazione entro cui una politica ambientale può essere non soltanto annunciata, ma anche effettivamente realizzata.

# La democrazia italiana: tra stanchezza sistemica e resilienza valoriale. IV Rilevazione dell'Osservatorio sullo stato della democrazia

CHIARA ANCILLOTTI

*Researcher Public Affairs*

*IPSOS Doxa*

chiara.ancillotti@ipsos.com

## 1. Una democrazia sotto pressione

Il contesto internazionale nel quale si inserisce la quarta rilevazione dell'Osservatorio sullo stato della democrazia di Polidemos-Ipsos Doxa è, se possibile, ancora più turbolento rispetto alla precedente rilevazione (settembre 2025): la guerra in Ucraina continua a produrre effetti destabilizzanti, le tensioni in Medio Oriente si sono drammaticamente intensificate, mentre le sfide economiche e climatiche continuano a interrogare la capacità delle democrazie occidentali di fornire risposte efficaci. In questo scenario di crisi multiple e sovrapposte, la democrazia italiana si trova a navigare in acque particolarmente agitate. Ciò che emerge dalla presente rilevazione non è tanto una “*crisi*” del sistema democratico, quanto piuttosto una forma peculiare di “*affaticamento cronico*” che attraversa il corpo sociale. Si tratta di un affaticamento che non si manifesta attraverso rotture drammatiche o rifiuti espliciti del sistema democratico, ma che si insinua silenziosamente nelle pieghe del tessuto sociale, erodendo progressivamente la fiducia nei meccanismi di funzionamento della democrazia rappresentativa.

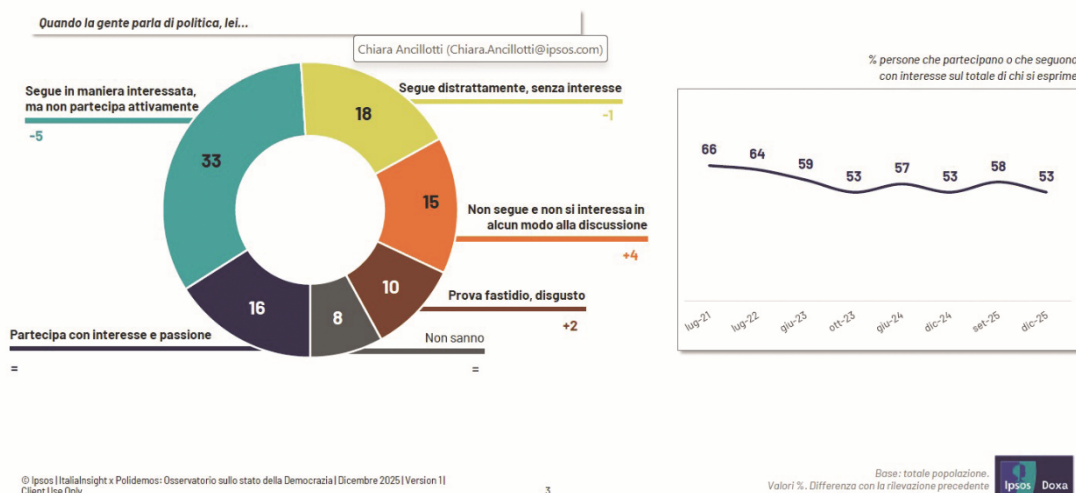
Il dato che immediatamente colpisce l'attenzione, e che rappresenta forse la novità più significativa di questa rilevazione, riguarda la progressiva cristallizzazione di posizioni che nella precedente indagine apparivano ancora relativamente fluide e suscettibili di evoluzione. La società italiana sembra essersi assestata su tre blocchi di dimensioni quasi equivalenti: un primo gruppo che mantiene una fiducia residuale, ancorché critica, nel sistema democratico; un secondo gruppo che manifesta apertura, quando non vera e propria propensione, verso soluzioni di tipo autoritario; infine, una consistente “zona grigia” di cittadini disorientati, che non sanno (più) quale posizione assumere. È proprio quest'ultimo segmento, che oscilla tra speranza e disillusione, a rappresentare forse la chiave di lettura più significativa per comprendere le dinamiche future della democrazia italiana.



## 2. Il distacco progressivo: dall'interesse alla disillusione

L'affaticamento democratico descritto si manifesta attraverso molteplici dimensioni interconnesse che, nel loro insieme, delineano un quadro di progressiva erosione della fiducia nelle istituzioni e nei meccanismi della democrazia rappresentativa.

### L'interesse degli italiani per la politica



L'analisi dell'interesse degli italiani per la politica rivela un peggioramento rispetto alla rilevazione di settembre. Il dato aggregato mostra che sono ora il 53% degli italiani a seguire con interesse la politica, registrando quindi un'inflexione di 5 punti percentuali. Di fatto, sebbene permanga al 16% rispetto alla precedente rilevazione la quota di intervistati che dichiarano di "partecipare con interesse e passione", scende al 33% la percentuale di coloro che seguono, ma in modo passivo, la politica. Si inizia a cristallizzare così un quadro di cittadinanza che, pur mantenendo un certo livello di attenzione verso la cosa pubblica, fatica a tradurre questo interesse in forme concrete di partecipazione e impegno civico.

Ritroviamo quindi un aumento del disinteresse verso la politica nella popolazione: il disinteresse "puro" vede un incremento percentuale di 4 punti (15%), seguito dalla crescita della quota di cittadini che esprimono fastidio/disgusto (+2). Sembra riflettersi dunque una dinamica di polarizzazione, con una cittadinanza sempre più divisa tra engagement appassionato e rifiuto viscerale.

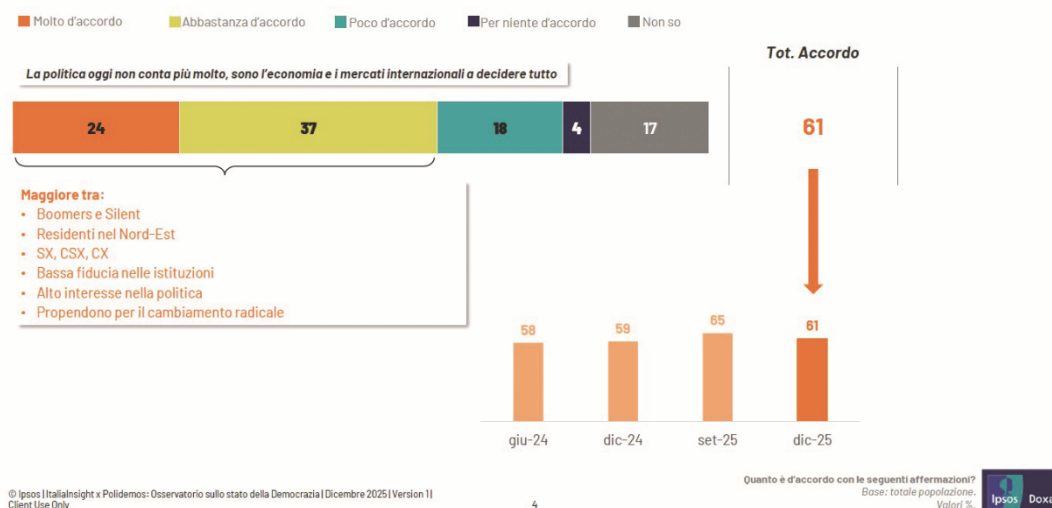
Questo disinteresse crescente si lega strettamente alla percezione di inefficacia della politica stessa nel contesto contemporaneo. Il 61% degli intervistati, infatti, si dichiara d'accordo con l'affermazione secondo cui la politica oggi non conta più molto, in quanto sono l'economia e i mercati internazionali a decidere;

nonostante si registri un miglioramento di 4 punti percentuali rispetto alla rilevazione di settembre, il dato resta drammaticamente alto.

Se si va ad osservare l'analisi sociodemografica dell'indicatore, si nota come la convinzione dell'irrilevanza della politica sia maggiormente diffusa tra i Boomers e Silent, tra i residenti del Nord-Est – tradizionalmente l'area più dinamica economicamente del Paese – e, soprattutto, sia diffusa in modo trasversale rispetto alle diverse appartenenze politiche. Ciò porta a riflettere su come proprio quella parte politica che tradizionalmente ha sostenuto il primato della politica sull'economia sembra oggi aver interiorizzato una visione deterministica dei processi economici globali.

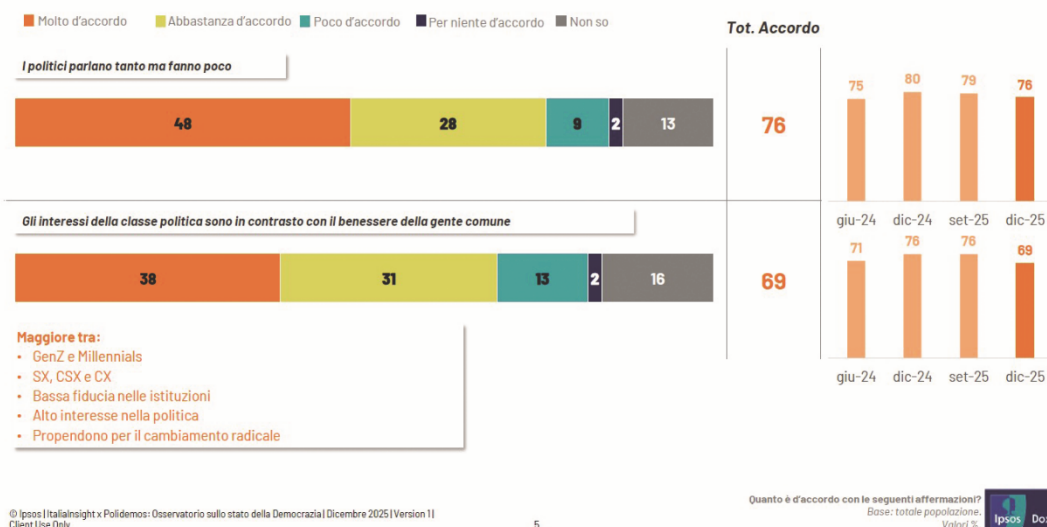
Altro dato, infine, che occorre tenere in conto, è l'accordo sull'inefficacia della politica anche tra coloro che dichiarano un alto interesse per la politica. Ciò mostra come i cittadini più attenti, informati e presumibilmente più competenti sono anche quelli più consapevoli – o, forse, dovremmo dire rassegnati – rispetto ai limiti strutturali dell'azione politica nell'epoca della globalizzazione finanziaria. Questo disallineamento tra interesse e fiducia nell'efficacia rappresenta una delle sfide più complesse e insidiose per il sistema democratico, poiché mina alla base la motivazione stessa della partecipazione politica: perché impegnarsi se la politica è comunque impotente?

### L'«inutilità» della politica



Questa percezione di impotenza della politica si riflette inevitabilmente nel giudizio che i cittadini esprimono sulla classe dirigente, vista come incapace di incidere sui processi reali e, per questo, sempre più distante dalle esigenze della popolazione.

## L'avversione verso la classe politica



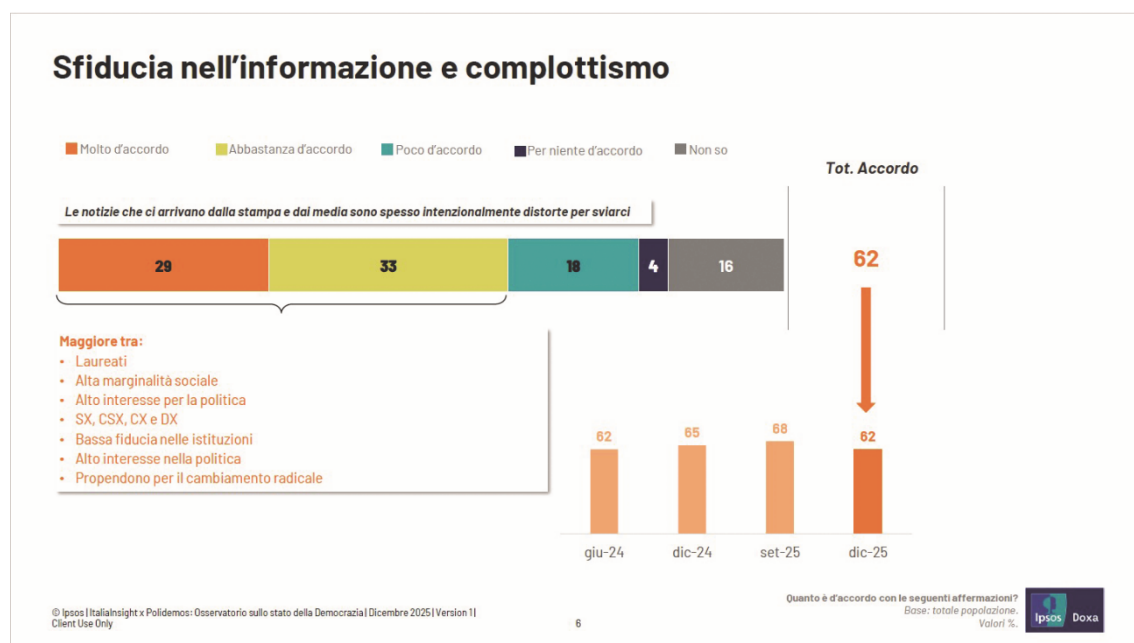
Il 76% degli intervistati concorda con l'affermazione che “i politici parlano tanto ma fanno poco”, con un calo di 3 punti rispetto a settembre. Parallelamente, il 69% sostiene che “gli interessi della classe politica sono in contrasto con il benessere della gente comune”; qui si registra una diminuzione più significativa, pari a 7 punti percentuali.

Queste variazioni non devono indurre a eccessivo ottimismo. Stiamo infatti parlando di percentuali che restano elevate e che confermano l'esistenza di una frattura profonda, quasi un abisso, tra rappresentanti e rappresentati. È interessante notare come questa sfiducia risulti particolarmente accentuata tra le generazioni più giovani – GenZ e Millennials – suggerendo che il problema non sia solo congiunturale, legato magari a questa o quella contingenza politica, ma rischi di diventare strutturale, cristallizzandosi nelle culture politiche delle nuove generazioni.

La distribuzione politica di questo sentimento anti-establishment presenta caratteristiche significative: la sfiducia attraversa una buona parte dell'arco politico, da sinistra al centro. Questo dato suggerisce che la crisi di legittimità della classe politica non sia riconducibile solo a dinamiche populiste o antisistema, ma rappresenti un fenomeno più profondo e pervasivo che interroga l'intero sistema della rappresentanza democratica.

Il tema della sfiducia si estende inevitabilmente anche al sistema dell'informazione. Il 62% degli intervistati concorda con l'affermazione che “le notizie che ci arrivano dalla stampa e dai media sono spesso intenzionalmente distorte per sviarci”. La variazione di 6 punti rispetto a settembre non modifica sostanzialmente un quadro che resta allarmante: oltre sei italiani su dieci nutrono sospetti sulla veridicità e l'onestà dell'informazione che ricevono.

L'analisi sociodemografica rivela un pattern interessante e per certi versi controintuitivo. Il sospetto verso i media risulta più elevato tra i laureati, tra chi manifesta alta marginalità sociale, e – ancora una volta – tra chi dichiara alto interesse per la politica; si delinea quindi un quadro in cui proprio i cittadini più istruiti e politicamente attivi sono anche i più critici verso il sistema informativo. Questo fenomeno può essere letto in due modi: da un lato, potrebbe indicare una maggiore capacità critica e consapevolezza dei meccanismi di costruzione delle notizie; dall'altro, esso potrebbe segnalare una deriva verso forme di complottismo colto che, paradossalmente, usa gli strumenti della cultura per delegittimare le istituzioni culturali stesse.



La trasversalità politica di questo sentimento – che accomuna sinistra, centro-sinistra, centro e destra – suggerisce che la crisi di credibilità del sistema mediatico non sia riconducibile a specifiche battaglie politiche, ma rappresenti un fenomeno sistemico che mina uno dei pilastri fondamentali del dibattito democratico: la possibilità di condividere una base comune di fatti su cui costruire il confronto delle opinioni.

In questo contesto, anche il giudizio complessivo sulla società italiana risulta pessimista; la percezione dello stato della società italiana si mantiene stabile su alti livelli di pessimismo: il 62% degli intervistati crede che la società italiana sia ormai guasta, con una variazione marginale (-2 punti) rispetto a settembre.

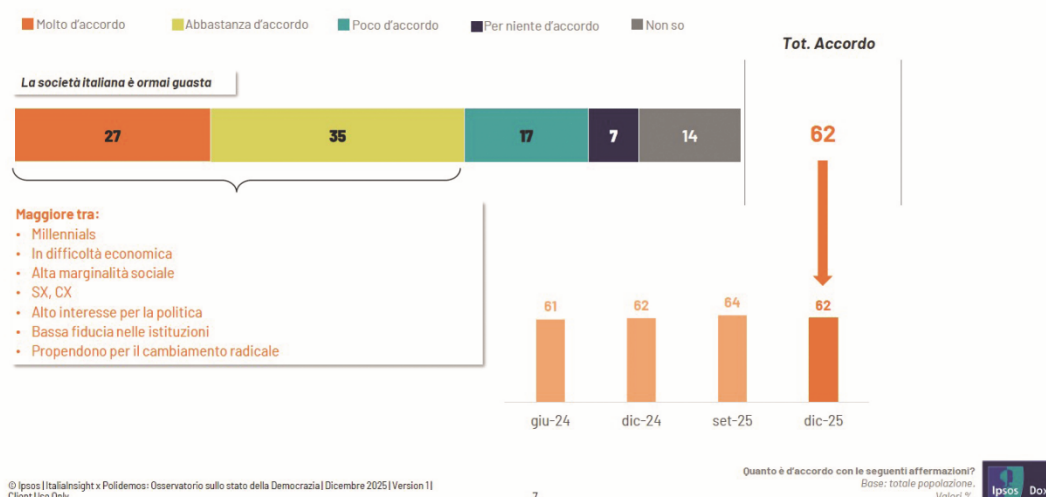
È significativo, tuttavia, che questo dato non sia ulteriormente peggiorato nonostante il contesto di crisi multiple che attraversano il Paese e il mondo; si potrebbe interpretare questa stabilità come una forma di adattamento resiliente,

una sorta di “pessimismo della ragione” che, pur riconoscendo la gravità dei problemi, non si trasforma in disperazione paralizzante.

L’analisi delle caratteristiche di chi esprime questo giudizio negativo rivela fratture sociali profonde. Il pessimismo risulta particolarmente marcato tra i Millennials – la generazione che forse più di altre ha sperimentato il tradimento delle promesse di progresso –, tra chi vive in difficoltà economica e tra chi sperimenta un’alta marginalità sociale. Ma, anche in questo caso, il dato più significativo è la correlazione con l’alto interesse per la politica: chi segue attentamente le vicende pubbliche tende a sviluppare una visione più critica e pessimista della società.

Questo pattern suggerisce che il pessimismo non sia quindi uniformemente distribuito, ma si concentri in specifici segmenti della popolazione, delineando fratture sociali. La convergenza tra difficoltà materiali e disillusione culturale in alcuni gruppi sociali rappresenta un cocktail potenzialmente esplosivo che potrebbe alimentare derive radicali o, all’opposto, forme di ritiro dalla sfera pubblica.

### Declino della società italiana



### 3. La ricerca di alternative: tra riformismo e tentazioni radicali

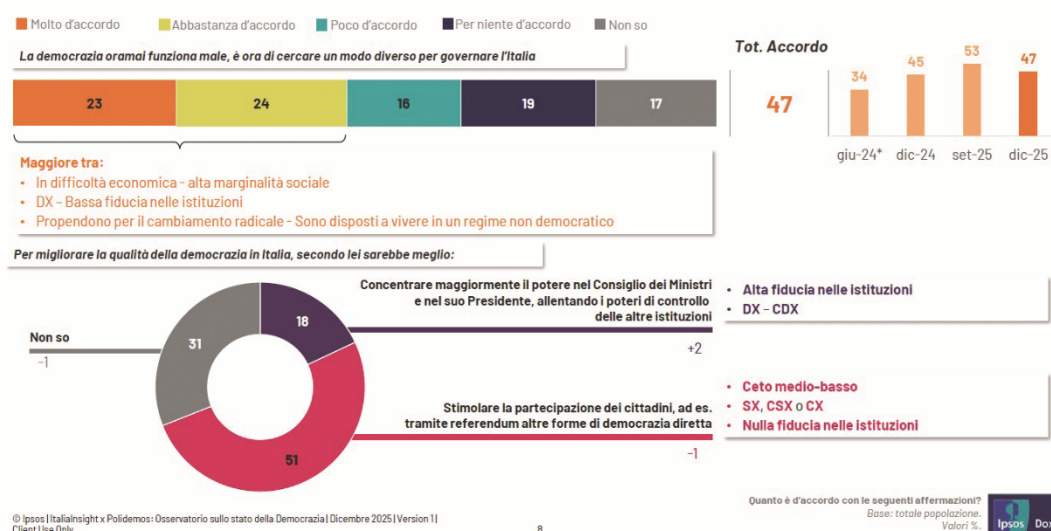
All’interno di questo quadro, caratterizzato da un pessimismo diffuso, occorre esaminare come i cittadini valutino il funzionamento stesso del sistema democratico e quali alternative siano disposti a considerare.

Focalizzandoci ora sul giudizio sul funzionamento della democrazia, si osservano dinamiche complesse e, per certi versi, contraddittorie. Il 47% degli intervistati concorda sull’idea che la democrazia ormai funzioni male e che sia ora di cercare un modo diverso per governare l’Italia; questo dato, sebbene in calo rispetto a settembre

(-6), continua a porre in evidenza come quasi la metà dei cittadini italiani nutre dubbi profondi sull'efficacia del sistema democratico. Quando successivamente si chiede quale strada intraprendere per migliorare la qualità democratica, il 51% degli intervistati indica la necessità di “stimolare la partecipazione dei cittadini” e solo il 18% opta per una maggiore concentrazione di potere nel Consiglio dei Ministri e nel suo Presidente; infine, il restante 31% non sa rispondere, confermando il disorientamento di una parte significativa della cittadinanza.

La soluzione ai problemi della democrazia non viene quindi individuata in meno democrazia o in una democrazia diversa, ma in più democrazia, in una democrazia più partecipata e inclusiva. Questo orientamento suggerisce che, nonostante la sfiducia nelle istituzioni attuali, permanga nella maggioranza dei cittadini un attaccamento ai valori democratici di base e una domanda di rinnovamento che non mette in discussione i fondamenti del sistema ma ne chiede un aggiornamento e un'estensione.

## Il giudizio sul funzionamento della democrazia



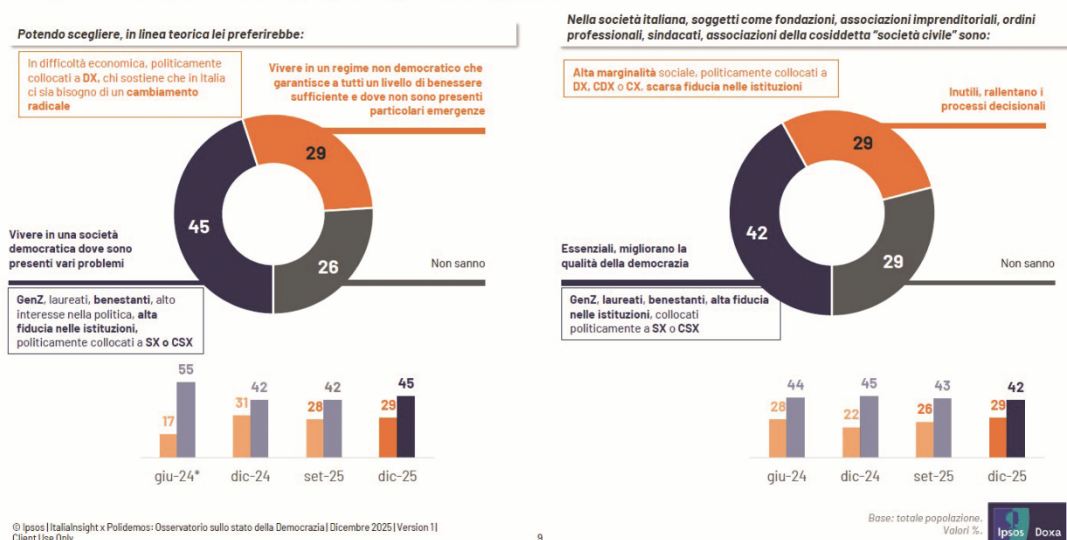
Questa domanda di maggiore partecipazione, però, convive con tentazioni di segno opposto. La prima riguarda la scelta fondamentale tra libertà democratica ed efficienza autoritaria. Posti di fronte all'alternativa tra “vivere in una società democratica dove sono presenti vari problemi” e “vivere in un regime non democratico che garantisce a tutti un livello di benessere sufficiente e dove non sono presenti particolari emergenze”, il 45% degli intervistati sceglie la prima opzione (+3 punti rispetto a settembre), il 29% la seconda (+1 punto), mentre il 26% non sa rispondere (-3 punti). Il lieve incremento di chi sceglierebbe comunque la democrazia è certamente un segnale incoraggiante, così come la diminuzione degli indecisi potrebbe indicare un processo di chiarificazione delle posizioni. Tuttavia, non può non preoccupare che quasi tre italiani su dieci siano



disposti a rinunciare alle libertà democratiche in cambio di efficienza e benessere garantiti. Questo dato, letto insieme all'ancora alta percentuale di indecisi, suggerisce che per molti cittadini il valore intrinseco della democrazia – la libertà, la partecipazione, il pluralismo – non sia più un valore assoluto e non negoziabile, ma debba essere continuamente dimostrato e giustificato attraverso risultati concreti in termini di benessere e sicurezza.

L'analisi sociodemografica di queste posizioni rivela divisioni nella società italiana. Chi opta per il regime non democratico tende a essere in difficoltà economica, a manifestare alta marginalità sociale, a collocarsi politicamente a destra o centro-destra e, significativamente, è tra coloro che sostengono la necessità di un cambiamento radicale. Al contrario, chi sceglie la democrazia “nonostante tutto” tende ad appartenere alla GenZ, ad avere un titolo di studio elevato, a godere di condizioni economiche migliori, a nutrire alta fiducia nelle istituzioni e a collocarsi politicamente a sinistra o centro-sinistra.

### Democrazia, dittatura, corpi intermedi

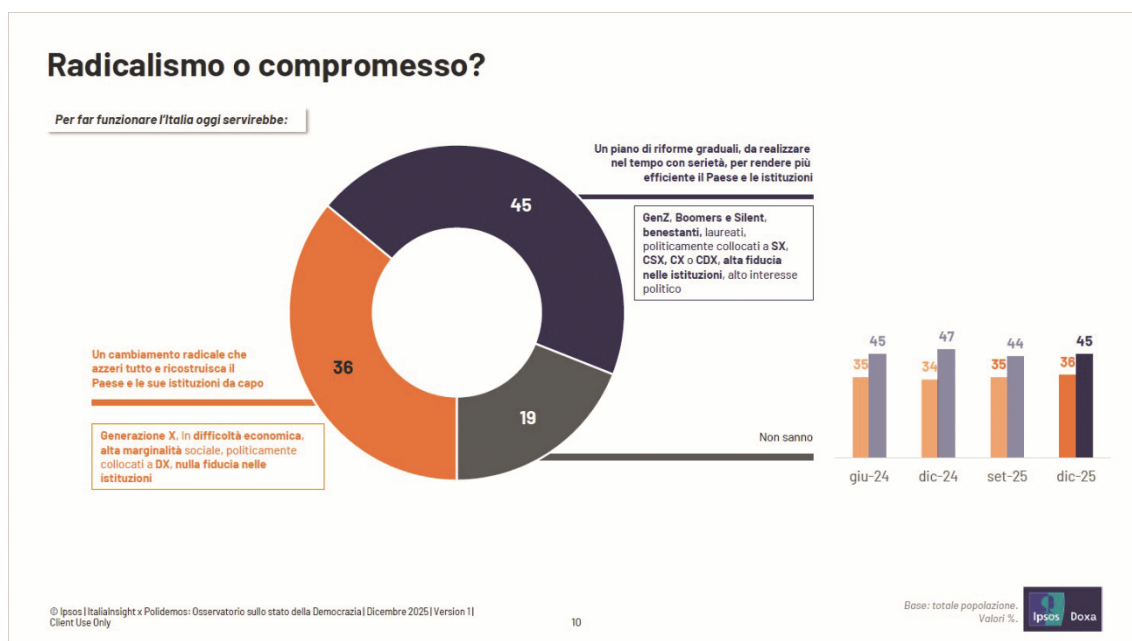


Un'ulteriore questione cruciale riguarda il ruolo dei corpi intermedi. Il 42% degli intervistati li considera “essenziali”, perché “migliorano la qualità della democrazia” (-1 punto), un 29% li ritiene “inutili”, in quanto “rallentano i processi decisionali” (+3 punti) e infine un 29% non sa rispondere. Questa tendenza negativa nella percezione dei corpi intermedi risulta essere un campanello d'allarme. In primo luogo, questi soggetti rappresentano quell’“infrastruttura sociale” che storicamente ha connesso cittadini e istituzioni, mediando conflitti, articolando domande sociali, fornendo servizi e creando capitale sociale; il loro indebolimento percettivo rischia di lasciare i cittadini soli e atomizzati di fronte al potere statale e alle forze del mercato, aumentando la vulnerabilità alle tentazioni populiste o autoritarie. In secondo luogo, la crescente percezione di inutilità dei

corpi intermedi si correla significativamente con altre posizioni problematiche: chi li ritiene inutili tende anche a essere favorevole a soluzioni autoritarie, a nutrire scarsa fiducia nelle istituzioni e a propendere per cambiamenti radicali. Si delinea così un nesso preoccupante tra disintermediazione sociale e tentazione autoritaria che merita particolare attenzione.

Arrivando verso la conclusione, vi è ora la questione cruciale di quale tipo di cambiamento sia necessario per l'Italia. Di fronte alla domanda su cosa servirebbe per far funzionare il Paese, il 45% indica “un piano di riforme graduali”, mentre il 36% preferisce “un cambiamento radicale che azzeri tutto e ricostruisca il Paese e le sue istituzioni da capo”; infine, un 19% non sa rispondere.

La sostanziale stabilità di queste percentuali rispetto alle rilevazioni precedenti conferma una società divisa, ma non polarizzata all'estremo. È significativo notare come la preferenza per riforme graduali sia più marcata tra GenZ, Boomers e Silent – quasi a suggerire un'alleanza intergenerazionale tra i più giovani e i più anziani –, tra benestanti e laureati, e tra chi si colloca politicamente al centro dell'asse destra-sinistra o alle sue estremità. Al contrario, la Generazione X, coloro che vivono in condizioni di difficoltà economica e coloro che hanno un'alta marginalità sociale, propende maggiormente per il cambiamento radicale. Soffermendosi poi sull'autocollocazione politica, la domanda di cambiamento radicale trova il suo picco tra chi si colloca a destra (ma non all'estrema destra), suggerendo che questa posizione politica intercetti in modo particolare il disagio e la frustrazione di ampi settori sociali.





## Conclusioni

L'analisi dei dati rivela tre dinamiche principali che caratterizzano l'attuale fase della democrazia italiana, dinamiche che si intrecciano in modi complessi e talvolta contraddittori. La prima è il consolidarsi di quella che possiamo definire “*stanchezza democratica*”: non un rifiuto ideologico né nostalgia autoritaria, ma un affaticamento profondo derivante dalla percezione di inefficacia del sistema politico. Questa stanchezza non si traduce ancora in una domanda esplicita di soluzioni autoritarie, ma genera una pericolosa zona grigia di indifferenza e disimpegno, terreno fertile per derive illiberali presentate come semplici aggiustamenti tecnici del sistema. Parallelamente, emerge con chiarezza la crisi della mediazione sociale e politica; il deterioramento nella percezione dei corpi intermedi, combinato con la sfiducia endemica verso la classe dirigente e il sistema mediatico, configura un vuoto di rappresentanza che tocca la sostanza stessa della democrazia rappresentativa. Il rischio è che questo vuoto venga colmato da forme di mobilitazione populista o da derive tecnocratiche che promettono efficienza a scapito della partecipazione.

Tuttavia, dai dati emerge anche una domanda di “più democrazia” come risposta ai limiti del sistema attuale. Il 51% che chiede maggiore partecipazione diretta, il 45% che preferisce la democrazia con tutti i suoi problemi, il 45% che opta per riforme graduali: questi dati indicano un attaccamento ai valori democratici che chiede di essere rivitalizzato attraverso forme nuove e più inclusive di partecipazione. A queste dinamiche si aggiunge un fenomeno trasversale significativo: i cittadini più interessati alla politica, più istruiti e informati sono sistematicamente anche i più critici verso il sistema, i più pessimisti sulla società, i più sospettosi verso i media.

Di fronte a questo quadro complesso e per molti versi contraddittorio, la sfida per le istituzioni, le forze politiche e la società civile italiana è molteplice e urgente. La democrazia italiana non è in crisi terminale, ma attraversa una trasformazione profonda il cui esito non è scontato e dipenderà dalla capacità del sistema politico e della società civile di interpretare la domanda di rinnovamento che emerge dai dati, evitando tanto l'immobilismo quanto le soluzioni demagogiche.

*Sondaggio realizzato da Ipsos Doxa per Polidemos presso un campione stratificato casuale rappresentativo della popolazione italiana maggiorenne per quote di genere, età, livello di scolarità, area geografica di residenza e dimensione del comune di residenza. Sono state realizzate 800 interviste (su 3.812 contatti), condotte online con metodo CAWI tra l'8 e l'11 dicembre 2025.*

## Ambiente, mobilità, qualità della vita. Come gli italiani guardano alle trasformazioni dello spazio urbano

MATILDE ZUBANI

*Assegnista di ricerca in Scienza politica*

*Università Cattolica del Sacro Cuore*

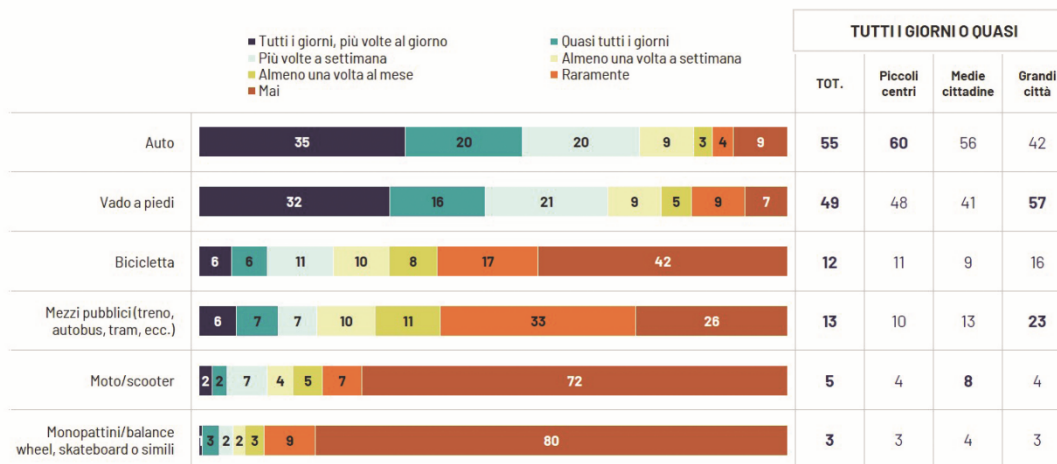
matilde.zubani@unicatt.it

La mobilità quotidiana, la distribuzione dei servizi e la qualità dello spazio urbano costituiscono oggi uno dei terreni più concreti sui quali si misura il rapporto tra cittadini e istituzioni. Non si tratta soltanto di questioni tecniche o amministrative. Le scelte che riguardano l'ambiente urbano incidono infatti direttamente sulla vita quotidiana: modificano i tempi e le modalità degli spostamenti, ridefiniscono l'accesso ai servizi, trasformano il modo in cui si vive il quartiere, il comune, la città. Per questo i dati raccolti dall'Osservatorio non restituiscono soltanto una fotografia delle preferenze dei cittadini, ma consentono anche di cogliere a quali condizioni il cambiamento urbano venga percepito come necessario, credibile e condivisibile.

Nel loro insieme, i risultati delineano un quadro articolato. Da un lato emerge una domanda diffusa di prossimità, accessibilità e qualità della vita. Dall'altro, questa domanda convive con una marcata diffidenza verso la politica e con una percezione ancora debole della capacità delle istituzioni di coinvolgere i cittadini nei processi di trasformazione. Il consenso sugli obiettivi generali del cambiamento urbano appare spesso ampio; esso tende però a diventare più fragile quando le politiche incidono direttamente sulle abitudini quotidiane o quando sono percepite come poco comprensibili e poco condivise.

## 1. Mobilità quotidiana e contesto urbano

### I mezzi di trasporto più frequentemente utilizzati dai cittadini



© Ipsos | Italiansight x Polidemos: Osservatorio sullo stato della Democrazia | Dicembre 2025 | Version 1 | Client Use Only

13

A prescindere dal fatto che siano di sua proprietà o in condivisione, lei con che frequenza utilizza i seguenti mezzi di trasporto nella sua quotidianità?

Base: totale popolazione. Valori %.



Le abitudini di mobilità degli italiani restituiscono l'immagine di un paese ancora fortemente centrato sull'automobile. Considerando la quota di chi utilizza i diversi mezzi "tutti i giorni o quasi", l'auto si colloca nettamente al primo posto con il 55%, seguita dagli spostamenti a piedi, che raggiungono il 49%. Tutte le altre modalità di trasporto restano molto distanti: i mezzi pubblici si fermano al 13%, la bicicletta al 12%, mentre moto, scooter e dispositivi come monopattini o skateboard hanno un'incidenza ancora più contenuta. Nel quotidiano, la mobilità degli italiani continua dunque a poggiare soprattutto su due pilastri: l'uso del mezzo privato e la prossimità pedonale.

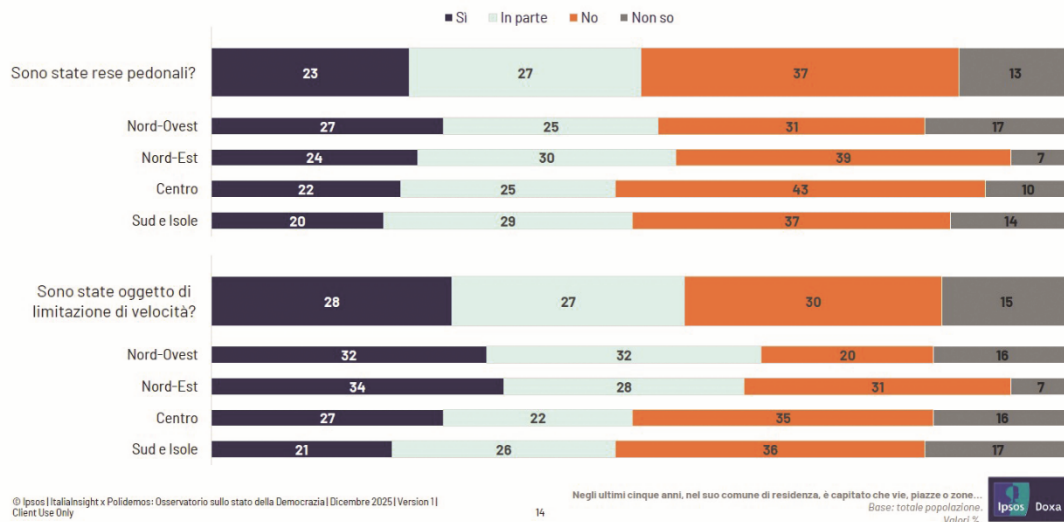
Il quadro cambia però in modo significativo se si guarda ai contesti territoriali. Nei piccoli centri l'automobile rafforza ulteriormente la propria centralità: la quota di chi la utilizza tutti i giorni o quasi sale al 60%, mentre nelle grandi città scende al 42%. Si osserva invece un andamento opposto per gli spostamenti a piedi e per i mezzi pubblici. Camminare assume un peso particolarmente rilevante nei grandi centri, dove raggiunge il 57%, mentre il ricorso ai mezzi pubblici sale al 23%, contro il 10% dei piccoli centri. Anche la bicicletta mostra una presenza relativamente più significativa nelle grandi città, pur restando complessivamente minoritaria.

La geografia della mobilità quotidiana, pertanto, non può essere ricondotta a un modello unico. Nei territori meno densamente serviti, l'automobile resta uno strumento essenziale di accesso alla vita quotidiana; nei contesti urbani maggiori, invece, si consolida una mobilità più mista, nella quale la prossimità pedonale e, in misura più limitata, il trasporto pubblico assumono un ruolo più rilevante. Le possibilità di trasformazione della mobilità dipendono quindi non solo dagli

orientamenti dei cittadini, ma anche dalla struttura dei territori, dalla distribuzione dei servizi e dalla disponibilità di alternative praticabili.

## 2. Trasformazioni dello spazio urbano

### Le modifiche urbane negli ultimi cinque anni

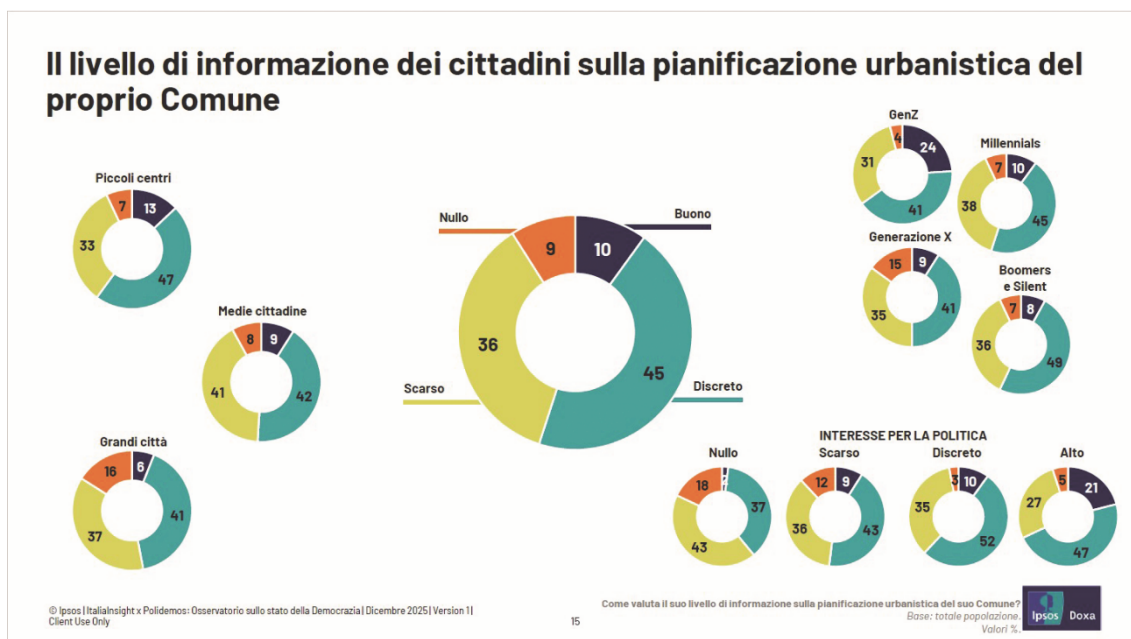


Negli ultimi cinque anni, i cittadini hanno colto segnali di trasformazione dello spazio urbano, ma tali trasformazioni non appaiono ancora diffuse in modo omogeneo né pienamente consolidate. Sia per quanto riguarda le pedonalizzazioni sia per le limitazioni di velocità, prevale infatti un quadro intermedio, nel quale le modifiche risultano visibili ma non generalizzate. Nel caso delle aree rese pedonali, il 23% degli intervistati risponde “sì” e il 27% “in parte”, mentre il 37% dichiara che nel proprio comune non si sono verificati interventi di questo tipo. Per le limitazioni di velocità, la quota di risposte positive sale al 28%, a cui si aggiunge un ulteriore 27% di “in parte”; il 30% afferma invece che non vi siano stati interventi. Emerge l’immagine di un cambiamento avviato, ma ancora incompleto e percepito in modo diseguale.

Il confronto territoriale conferma questa impressione. Le pedonalizzazioni appaiono relativamente più presenti nel Nord-Ovest, dove il 27% risponde “sì”, mentre nel Centro si registra la quota più alta di risposte negative, pari al 43%. Nel Nord-Est e nel Sud-Isole prevalgono invece risposte che segnalano interventi solo parziali. Un andamento analogo, ma ancor più marcato, si osserva per le limitazioni di velocità: la quota di rispondenti che riporta l’avvio di azioni di limitazione della velocità supera il 60% nel nord del paese, mentre queste percentuali si riducono al 49% e 46% nel Centro e nel Sud-Isole.

Più che un processo lineare e omogeneo, si evidenzia una transizione discontinua, più avanzata in alcune aree e più debole in altre. Questo dato è rilevante perché indica che le politiche di riorganizzazione dello spazio urbano non producono ancora un'esperienza condivisa del cambiamento. La loro visibilità dipende in larga misura dal contesto territoriale e dal grado di continuità con cui esse sono state introdotte.

### 3. Informazione e pianificazione urbanistica



Il livello di informazione dei cittadini sulla pianificazione urbanistica del proprio comune resta complessivamente limitato. Solo il 10% degli intervistati si considera “ben informato”, mentre prevalgono giudizi intermedi o bassi: il 45% definisce il proprio livello di informazione “discreto”, il 36% lo giudica “scarso” e un ulteriore 9% lo considera addirittura “nullo”. Emerge un quadro nel quale la pianificazione urbanistica, pur incidendo direttamente sulla vita quotidiana, continua a essere percepita come un ambito non pienamente accessibile alla maggior parte dei cittadini.

Questa debolezza informativa non è però distribuita in modo uniforme. Sotto il profilo territoriale, nei piccoli centri la quota di chi si sente ben informato è relativamente più alta, pari al 13%, mentre nelle grandi città scende al 6%; al contrario, proprio nei contesti urbani maggiori cresce la quota di chi dichiara un livello nullo di informazione, che raggiunge il 16%. Le città medie si collocano in una posizione intermedia, con una distribuzione più equilibrata tra informazione discreta e scarsa. Il dato suggerisce che, dove i processi urbanistici sono presumibilmente più complessi e articolati, aumenta anche la distanza percepita dai cittadini rispetto alle scelte che trasformano lo spazio urbano.

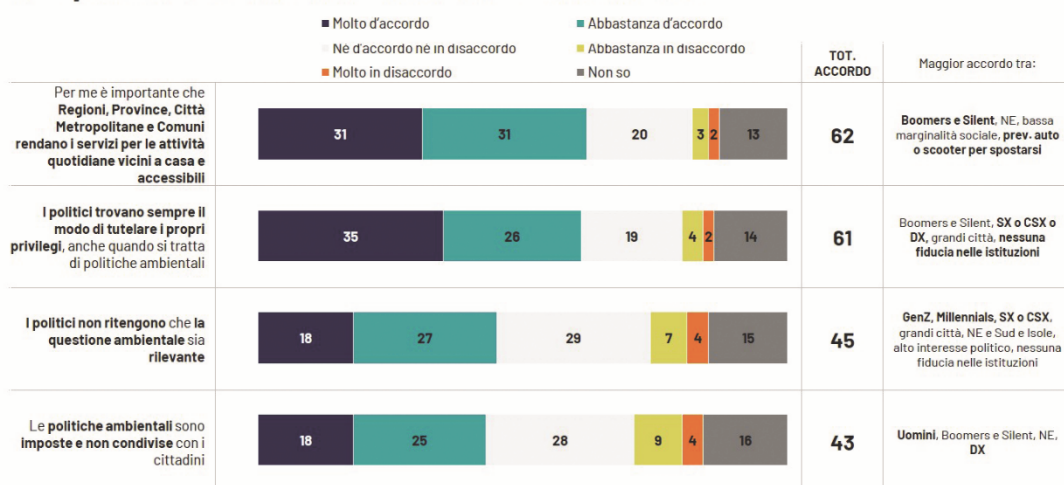
Anche la variabile generazionale introduce differenze significative. La GenZ presenta la quota più elevata di cittadini che si considerano ben informati, pari al 24%, mentre tra Millennials, Generazione X e soprattutto Boomers e Silent prevalgono livelli di informazione discreti o scarsi. Più in generale, tra i più giovani risulta meno diffusa anche la percezione di un'informazione bassa o nulla, il che suggerisce una maggiore familiarità con questi temi rispetto alle altre generazioni. Le coorti più anziane, al contrario, si concentrano soprattutto nelle fasce intermedie, segnalando una conoscenza più diffusa ma meno sicura o approfondita.

Il fattore che più chiaramente differenzia i livelli di informazione è però l'interesse per la politica. Tra coloro che dichiarano un interesse alto, la quota di cittadini ben informati sale al 21%, mentre tra chi ha un interesse nullo o scarso prevalgono livelli di informazione bassi o molto bassi. La conoscenza delle dinamiche urbanistiche non dipende quindi soltanto dal contesto territoriale o generazionale, ma appare strettamente intrecciata al più generale grado di coinvolgimento nella vita pubblica. In questo senso, la pianificazione urbanistica si conferma uno degli ambiti nei quali le disuguaglianze informative riflettono, e in parte riproducono, le più ampie differenze nella partecipazione civica e politica.

Nel complesso, prende forma l'immagine di una cittadinanza che vive gli effetti delle trasformazioni urbane molto più di quanto ne conosca i processi di formazione. La questione, pertanto, non riguarda soltanto la disponibilità di informazioni, ma anche la capacità delle istituzioni di rendere comprensibili e leggibili scelte che incidono concretamente sull'organizzazione della vita quotidiana.

#### 4. Politiche ambientali e sfiducia nei confronti della politica

##### Le opinioni dei cittadini: ambiente e urbanistica



Un primo tratto caratteristico del rapporto tra cittadini, ambiente e politiche urbane riguarda la compresenza di aspettative positive e di una marcata diffidenza nei confronti della politica e delle modalità con cui il cambiamento viene perseguito. Il dato più netto è quello relativo all'importanza attribuita alla prossimità dei servizi: il 62% degli intervistati concorda con l'idea che i livelli di governo territoriale debbano rendere le attività quotidiane vicine a casa e accessibili. Si tratta della quota di accordo più elevata tra quelle considerate, e segnala come l'orientamento verso città più accessibili e meno dispersive raccolga un consenso ampio. Non è un dato confinato a segmenti marginali della popolazione: al contrario, trova particolare riscontro tra i Boomers e i Silent, tra i residenti nel Nord-Est, tra i soggetti a bassa marginalità sociale e tra coloro che si spostano prevalentemente in auto o scooter. Ne deriva l'impressione che la domanda di prossimità attraversi gruppi diversi e non coincida semplicemente con una sensibilità già orientata verso forme alternative di mobilità.

Accanto a questa apertura verso una diversa organizzazione dello spazio urbano, emerge però una sfiducia altrettanto significativa nei confronti della classe politica. Il 61% ritiene che i politici trovino sempre il modo di tutelare i propri privilegi anche quando si tratta di politiche ambientali. Il dato è particolarmente elevato tra i Boomers e i Silent, tra gli elettori di sinistra, centrosinistra e destra, tra i residenti nelle grandi città e, soprattutto, tra coloro che dichiarano di non avere alcuna fiducia nelle istituzioni. Questo suggerisce che la questione ambientale venga letta non in astratto, ma all'interno di un giudizio più generale sulla credibilità della rappresentanza politica. Anche quando gli obiettivi risultano condivisi, permane dunque un forte sospetto sulle intenzioni e sulle modalità di azione dei decisori pubblici.

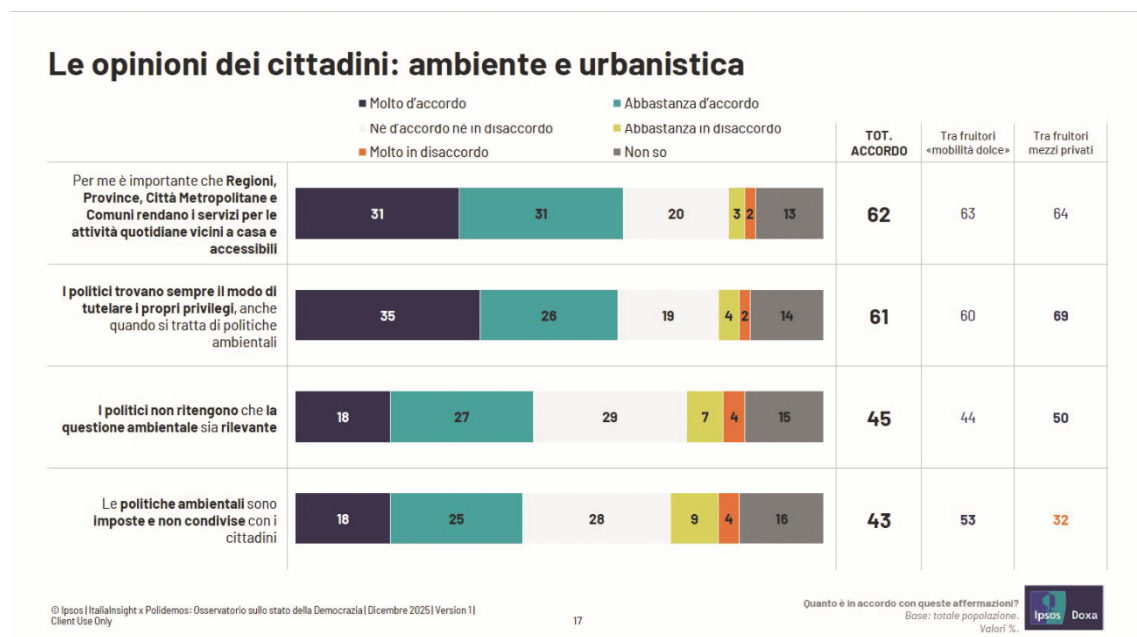
Un ulteriore elemento di rilievo riguarda la percezione della centralità attribuita all'ambiente da parte della politica. Il 45% degli intervistati concorda con l'affermazione secondo cui i politici non ritengono la questione ambientale realmente rilevante. Pur trattandosi di una quota inferiore rispetto a quella registrata sulle prime due affermazioni, il dato resta consistente e appare particolarmente forte tra GenZ e Millennials, tra gli elettori di sinistra e centrosinistra, tra i residenti nelle grandi città, nel Nord-Est e nel Sud-Isole, tra chi mostra un alto interesse per la politica e tra coloro che dichiarano di non avere fiducia nelle istituzioni. In questo caso, il giudizio critico sembra addensarsi proprio tra segmenti più attenti e politicamente sensibili, suggerendo che una parte dell'opinione pubblica percepisca ancora una distanza tra la crescente visibilità pubblica dell'ambiente e il suo effettivo radicamento nell'agenda politica.

Infine, il 43% ritiene che le politiche ambientali siano imposte e non condivise con i cittadini. Anche qui la quota di accordo non è maggioritaria in senso assoluto, ma è sufficientemente ampia da segnalare un problema rilevante di legittimazione. La percezione è più forte tra gli uomini, i Boomers e i Silent, i residenti nel Nord-



Est e gli elettori di destra. Questo dato aggiunge una sfumatura importante al quadro complessivo: il problema non riguarda soltanto il contenuto delle politiche ambientali, ma anche il modo in cui esse vengono costruite e presentate. Da un lato, i cittadini esprimono una domanda significativa di prossimità e qualità urbana; dall'altro, tale domanda si accompagna a una forte diffidenza verso la politica e a una percezione di scarsa condivisione delle scelte pubbliche. Proprio in questa distanza tra aspettative sociali e fiducia nelle istituzioni sembra collocarsi uno dei nodi principali delle politiche ambientali e urbanistiche.

## 5. La domanda di prossimità



Le opinioni sull'ambiente e sull'urbanistica non variano soltanto in funzione dell'orientamento generale degli intervistati, ma anche in relazione alle pratiche concrete di mobilità quotidiana. Il confronto tra fruitori della “mobilità dolce” e fruitori dei mezzi privati consente infatti di cogliere alcune differenze che complicano la lettura dei dati complessivi.

Anzitutto, la domanda di prossimità si conferma ampiamente condivisa in entrambi i gruppi. I rispondenti che ritengono importante che i livelli di governo territoriale rendano i servizi quotidiani vicini a casa e accessibili sono il 63% tra i fruitori della mobilità dolce e il 64% tra coloro che si affidano prevalentemente ai mezzi privati. Questo dato suggerisce che la richiesta di città più accessibili non appartenga esclusivamente a chi già pratica forme di mobilità alternative all'automobile, ma raccolga consenso anche tra coloro che, nella quotidianità, continuano a dipendere maggiormente dai mezzi privati. La prossimità, dunque,



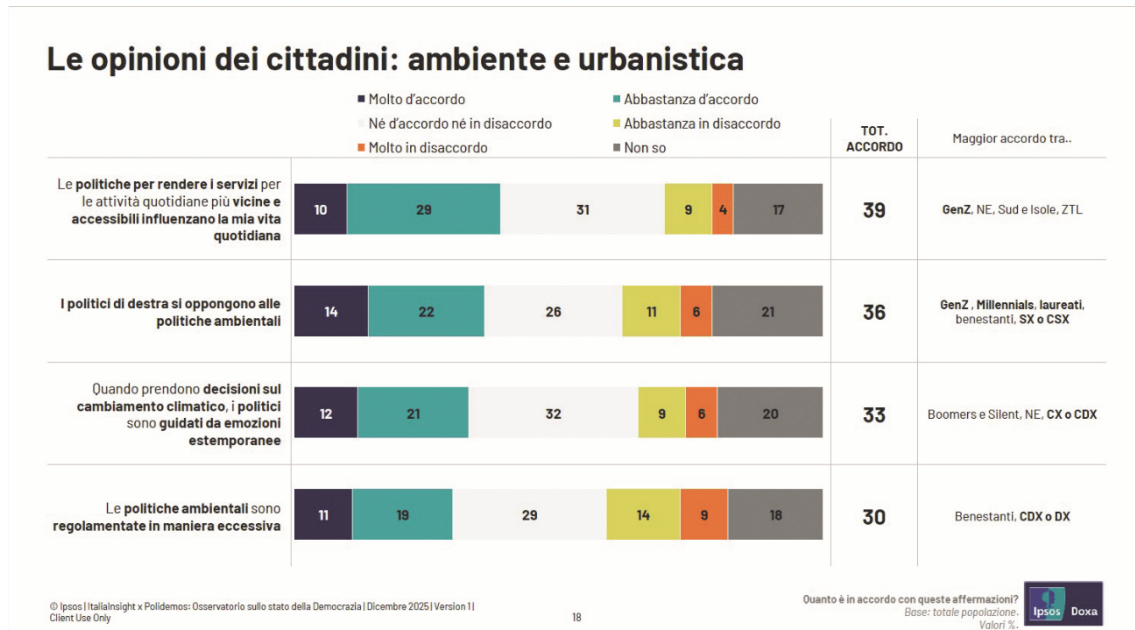
apparire come un'esigenza trasversale, più ampia delle sole culture urbane orientate alla sostenibilità.

Più marcate risultano invece le differenze quando si passa al giudizio sulla politica. L'idea che i politici tutelino i propri privilegi anche nell'ambito delle politiche ambientali coinvolge il 69% tra i fruitori dei mezzi privati, contro il 60% registrato tra i fruitori della mobilità dolce. Anche l'affermazione secondo cui i politici non ritengono davvero rilevante la questione ambientale mostra uno scarto analogo: il dato raggiunge il 50% tra chi usa prevalentemente mezzi privati, mentre si ferma al 44% tra i fruitori della mobilità dolce. Ne deriva l'impressione che, tra coloro che dipendono maggiormente dall'automobile o da altri mezzi privati, il rapporto con la politica ambientale sia segnato da un livello di sfiducia particolarmente elevato. In questo segmento, la critica sembra riguardare non soltanto le singole misure, ma più in generale la credibilità e la serietà dell'azione pubblica.

Il dato forse più interessante riguarda però la percezione della condivisione delle politiche ambientali. Se il 43% del totale ritiene che esse siano imposte e non condivise con i cittadini, il giudizio si distribuisce in modo molto diverso nei due gruppi considerati: tra i fruitori della mobilità dolce la quota sale al 53%, mentre tra i fruitori dei mezzi privati scende al 32%. Si tratta di uno scarto particolarmente significativo, che suggerisce una dinamica meno intuitiva di quanto si potrebbe immaginare. Non sono infatti i cittadini più legati ai mezzi privati a esprimere il livello più alto di critica sul piano della condivisione, bensì coloro che già adottano pratiche di mobilità più prossime agli obiettivi della transizione urbana.

Nel complesso, il rapporto tra cittadini e politiche ambientali non può essere letto in modo lineare. La domanda di prossimità appare ampiamente condivisa, ma i giudizi sulla politica cambiano in modo significativo a seconda della collocazione concreta dei cittadini nelle pratiche di mobilità. Tra i fruitori dei mezzi privati prevale una sfiducia più accentuata verso la credibilità dei decisori pubblici; tra i fruitori della mobilità dolce emerge invece con maggiore forza una critica alle modalità con cui le politiche vengono costruite e condivise. Più che opporre due blocchi nettamente contrapposti, i dati suggeriscono dunque l'esistenza di forme diverse di distanza dalla politica ambientale: da un lato, la diffidenza verso chi decide; dall'altro, l'insoddisfazione per il modo in cui le decisioni vengono elaborate e legittimate.

## 6. La rilevanza attribuita alla questione ambientale



Il quadro delle opinioni dei cittadini mostra come il consenso verso gli obiettivi generali delle politiche urbane e ambientali si accompagna a giudizi più incerti, e in alcuni casi più critici, quando si passa dal piano dei principi a quello della loro traduzione politica. Nessuna delle quattro affermazioni considerate raccoglie livelli di accordo paragonabili a quelli osservati per la domanda di prossimità o per la critica ai privilegi della classe politica. Su questi aspetti, dunque, l'opinione pubblica appare meno compatta e più attraversata da ambivalenze.

Su alcuni aspetti più specifici del rapporto tra ambiente, politica e regolazione, il consenso tende a farsi più contenuto e meno netto. Nessuna delle quattro affermazioni considerate raccoglie infatti una maggioranza ampia di accordo: prevalgono piuttosto posizioni intermedie, quote non trascurabili di incertezza e livelli di adesione compresi tra il 30% e il 39%. Ne deriva l'impressione di un'opinione pubblica che, più che esprimere orientamenti consolidati, manifesta valutazioni ancora fluide e differenziate.

L'affermazione che ottiene il consenso più elevato riguarda l'idea che le politiche volte a rendere i servizi quotidiani più vicini e accessibili influenzino concretamente la vita quotidiana: il totale dell'accordo si attesta al 39%, mentre il 31% si colloca in una posizione intermedia. Il dato suggerisce che, pur essendo ampiamente condiviso il principio della prossimità, esso non sia ancora percepito da una parte consistente dei cittadini come qualcosa che incide in modo immediato sulla propria esperienza ordinaria. Il livello di accordo risulta più elevato tra la GenZ, tra i residenti nel Nord-Est e nel Sud-Isole, e tra coloro che vivono nei centri città.

Più contenuto è il consenso verso l'idea che i politici di destra si oppongano alle politiche ambientali: il 36% si dichiara d'accordo, mentre il 26% assume una

posizione intermedia e il 21% risponde “non so”. Più che una convinzione maggioritaria, emerge qui una lettura politica e di schieramento della questione ambientale, più diffusa tra i più giovani, tra i laureati, tra i benestanti e tra gli elettori di sinistra o centrosinistra.

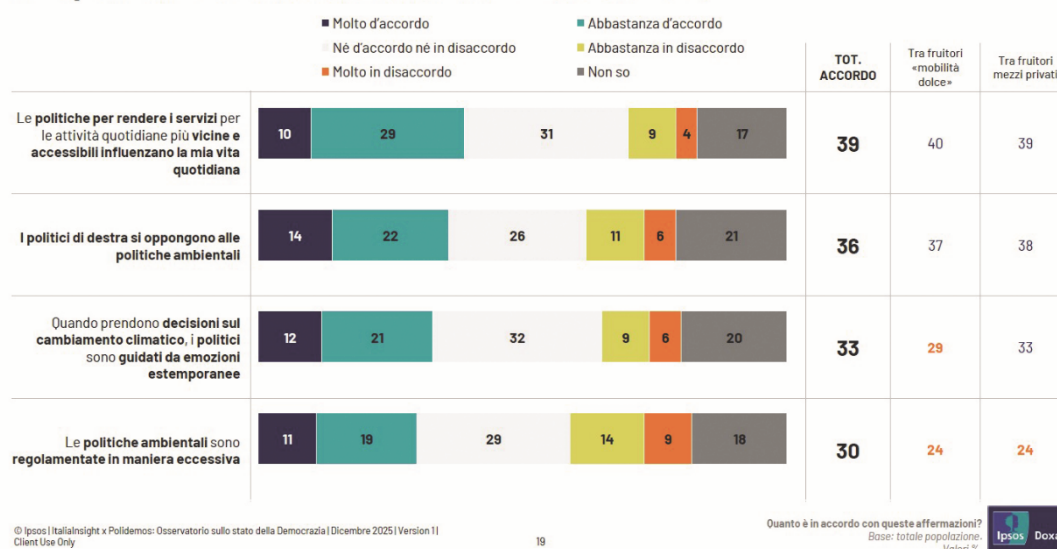
Ancora più contenuto è l'accordo con l'affermazione secondo cui, quando prendono decisioni sul cambiamento climatico, i politici sarebbero guidati da emozioni estemporanee: il 33% si dice d'accordo, ma il 32% si colloca in una posizione intermedia e il 20% non sa esprimersi. Anche qui prevale un quadro di incertezza più che di adesione netta. Il giudizio appare più diffuso tra i Boomers e i Silent, tra i residenti nel Nord-Est e tra gli elettori di centro o centrodestra.

Infine, l'affermazione secondo cui le politiche ambientali sarebbero regolate in maniera eccessiva raccoglie il livello di accordo più basso, pari al 30%. Il dato va letto insieme alla forte presenza di posizioni intermedie, pari al 29%, e alla quota di indecisi, che raggiunge il 18%. La critica all'eccesso di regolazione non appare dunque come un orientamento dominante, ma come una sensibilità più circoscritta, presente soprattutto tra i benestanti e tra gli elettori di centrodestra o destra.

Nel complesso, il tema ambientale non appare rigettato, ma continua a essere oggetto di valutazioni incerte, differenziate e fortemente condizionate dall'appartenenza generazionale, territoriale e politica. Se la prossimità dei servizi conserva una sua forza sul piano dei principi, le interpretazioni politiche e i giudizi sugli strumenti risultano più frammentati e meno stabilizzati.

## 7. Il problema della condivisione

### Le opinioni dei cittadini: ambiente e urbanistica



L'affermazione che ottiene il livello più alto di accordo riguarda l'idea che le politiche volte a rendere i servizi quotidiani più vicini e accessibili influenzino la vita quotidiana. Anche in questo caso, tuttavia, il consenso si ferma al 39%, mentre il 31% degli intervistati si colloca in una posizione intermedia. Il confronto tra fruitori della mobilità dolce e fruitori dei mezzi privati non mostra differenze apprezzabili: il livello di accordo è pari al 40% nel primo gruppo e al 39% nel secondo. La percezione dell'impatto concreto delle politiche di prossimità sembra dunque attraversare in modo piuttosto uniforme le diverse pratiche di mobilità.

Anche l'idea che i politici di destra si oppongano alle politiche ambientali raccoglie un consenso limitato, pari al 36%, accompagnato da una quota consistente di posizioni intermedie e da un 21% di risposte "non so". Il confronto tra i due gruppi di mobilità mostra differenze minime, 37% tra i fruitori della mobilità dolce e 38% tra i fruitori dei mezzi privati. Anche in questo caso, dunque, non emerge una frattura netta tra stili di mobilità diversi, quanto piuttosto una percezione diffusa ma non dominante della politicizzazione del tema ambientale.

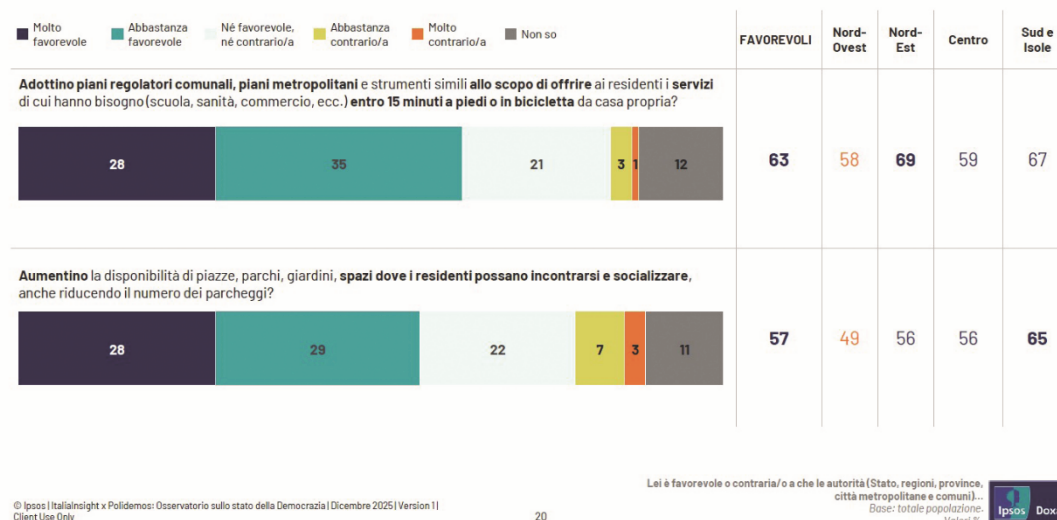
Più incerto appare il giudizio secondo cui, quando prendono decisioni sul cambiamento climatico, i politici sarebbero guidati da emozioni estemporanee. Il dato complessivo si attesta al 33%, ma è accompagnato da una quota molto ampia di posizioni intermedie, pari al 32%, e da un 20% di indecisi. Il confronto tra gruppi di mobilità suggerisce soltanto una lieve differenza: tra i fruitori della mobilità dolce il livello di accordo scende al 29%, mentre tra i fruitori dei mezzi privati si colloca al 33%. Più che un contrasto marcato, emerge qui una sfumatura, che segnala una valutazione leggermente più critica tra i secondi.

Infine, l'affermazione secondo cui le politiche ambientali sarebbero regolate in maniera eccessiva raccoglie il livello più basso di accordo, pari al 30%. Anche in questo caso, però, il dato va letto insieme alla forte presenza di posizioni intermedie, pari al 29%, e alla quota di incertezza, che raggiunge il 18%. Nel confronto tra fruitori della mobilità dolce e fruitori dei mezzi privati, il livello di accordo si attesta in entrambi i casi al 24%, senza differenze apprezzabili. La critica all'eccesso di regolazione non appare dunque come un orientamento dominante, né come una posizione che si distribuisce in modo nettamente diverso tra i due gruppi.

Nel complesso, su questi aspetti più specifici le differenze tra fruitori della mobilità dolce e fruitori dei mezzi privati restano limitate e non modificano in modo sostanziale il quadro generale. Più che un conflitto netto tra orientamenti opposti, emerge una vasta area intermedia, nella quale le opinioni su ambiente e urbanistica appaiono ancora in parte aperte, incerte e soggette a interpretazioni diverse.

## 8. Prossimità e vita quotidiana

### Le proposte di policy



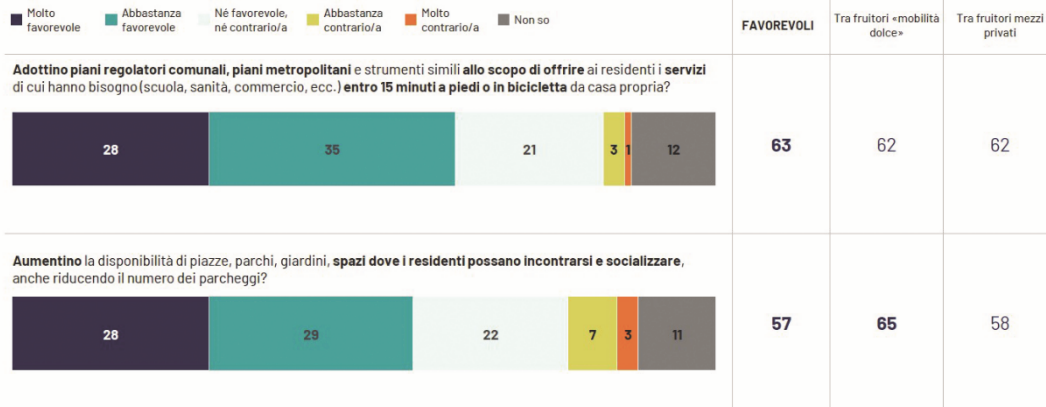
Quando le politiche urbane intervengono sulla prossimità dei servizi e sulla qualità degli spazi di socialità, il consenso dei cittadini appare piuttosto ampio. La proposta che raccoglie il favore più elevato è quella di adottare strumenti urbanistici finalizzati a garantire ai residenti l'accesso ai servizi essenziali entro 15 minuti a piedi o in bicicletta da casa: il 63% si dichiara favorevole, sommando un 28% di "molto favorevoli" e un 35% di "abbastanza favorevoli". Anche la proposta di aumentare la disponibilità di piazze, parchi e giardini, pur riducendo il numero dei parcheggi, ottiene un consenso maggioritario, pari al 57%. In entrambi i casi, la quota dei contrari resta contenuta, mentre una parte non irrilevante degli intervistati si colloca su posizioni intermedie o di incertezza.

Il consenso si concentra soprattutto su misure percepite come capaci di migliorare la qualità della vita quotidiana senza intervenire in modo troppo diretto o conflittuale sulle pratiche di mobilità individuale. La proposta relativa ai servizi di prossimità appare, in questo senso, la più solida: presenta il livello più alto di approvazione e mostra una distribuzione territoriale favorevole, con punte particolarmente elevate nel Nord-Est e nel Sud-Isole. Anche l'incremento degli spazi pubblici destinati all'incontro e alla socialità incontra un sostegno significativo, ma in questo caso il consenso appare meno compatto e territorialmente più differenziato, con livelli più alti nel Sud-Isole e più contenuti nel Nord-Ovest.

Traspare l'idea che le politiche urbane raccolgano un consenso più ampio quando vengono percepite come orientate a rendere la città più vivibile, accessibile e relazionale. La prossimità dei servizi e la disponibilità di spazi comuni sembrano infatti intercettare una domanda diffusa di qualità urbana. Più che

misure divisive, esse appaiono come interventi capaci di raccogliere un sostegno ampio, pur non privo di differenze territoriali e di una quota di cautela da parte di una parte dell'opinione pubblica.

### Le proposte di policy



© Ipsos | Italiansight x Polidemos: Osservatorio sullo stato della Democrazia | Dicembre 2025 | Version 11  
Client Use Only

21

Lei è favorevole o contrario/a a che le autorità (Stato, regioni, provincia, città metropolitane e comuni)...  
Base: totale popolazione.  
Valori %.



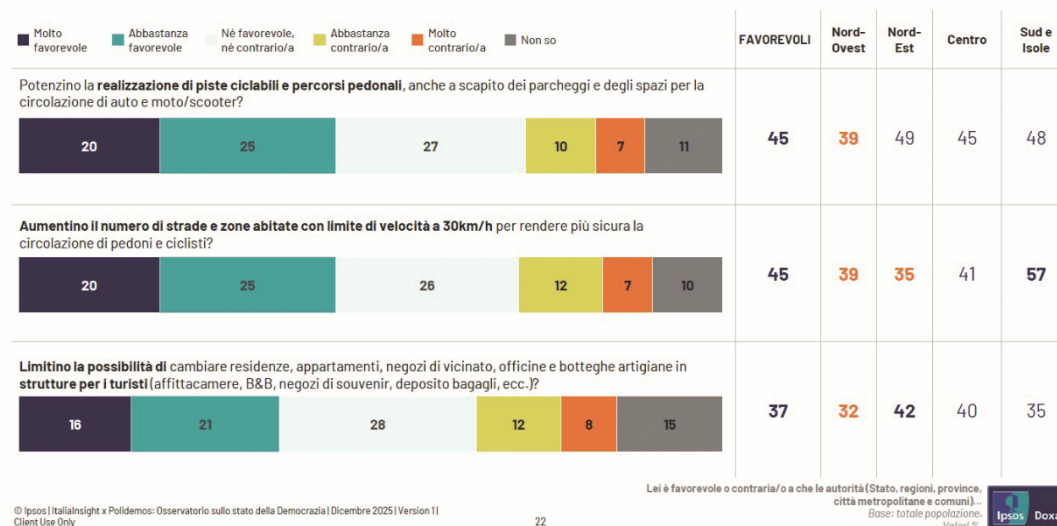
Il consenso registrato per le politiche di prossimità e di valorizzazione degli spazi pubblici si mantiene ampio anche nel confronto tra fruitori della mobilità dolce e fruitori dei mezzi privati, ma con alcune differenze di rilievo. Nel caso della proposta relativa ai servizi di prossimità, il livello di favore risulta sostanzialmente identico nei due gruppi, pari al 62%. Questo dato suggerisce che l'idea di una città più accessibile e meno dispersiva non sia appannaggio di un solo segmento della popolazione, ma costituisca un orientamento condiviso anche da cittadini che mantengono pratiche di mobilità differenti.

Una differenza più visibile emerge invece sulla proposta relativa all'aumento di piazze, parchi e giardini anche a costo di ridurre i parcheggi. In questo caso il consenso sale al 65% tra i fruitori della mobilità dolce, mentre si ferma al 58% tra i fruitori dei mezzi privati. Lo scarto non è radicale, ma segnala che il sostegno tende a diventare meno uniforme quando la misura tocca più direttamente l'organizzazione dello spazio urbano e introduce un possibile trade-off tra funzioni diverse della città. La disponibilità verso spazi di socialità più ampi rimane comunque maggioritaria in entrambi i gruppi.

Nel complesso, le politiche orientate alla prossimità e alla vivibilità urbana incontrano un terreno favorevole relativamente ampio e, nel primo caso, sostanzialmente trasversale rispetto alle pratiche di mobilità. Quando però le misure implicano una redistribuzione più concreta degli spazi urbani, emergono differenze più marcate, pur senza mettere in discussione la prevalenza del consenso.

## 9. Coerenza dell'azione pubblica e cambiamento climatico

### Le proposte di policy



Il consenso dei cittadini si riduce quando le proposte di policy incidono in modo più diretto sugli usi consolidati dello spazio urbano e sulla mobilità quotidiana. Nessuna delle tre misure considerate raggiunge infatti una maggioranza ampia come quella osservata per i servizi di prossimità o per l'aumento degli spazi di socialità. Il sostegno si ferma al 45% sia per il potenziamento di piste ciclabili e percorsi pedonali anche a scapito dei parcheggi e degli spazi per auto e moto, sia per l'aumento delle strade e delle zone abitate con limite di velocità a 30 km/h. Ancora più contenuto è il favore verso la limitazione della trasformazione di residenze, negozi di vicinato e botteghe artigiane in strutture per turisti, che si attesta al 37%.

Quando le politiche urbane comportano una redistribuzione più visibile dello spazio o una limitazione più concreta di pratiche consolidate, il consenso tende dunque a farsi più incerto. In tutti e tre i casi, una quota rilevante degli intervistati si colloca su posizioni intermedie, né favorevoli né contrarie, mentre resta non trascurabile anche la presenza di contrari e di indecisi. Ciò indica che queste misure non sono rigettate in modo netto, ma neppure percepite come interventi immediatamente condivisi da una larga maggioranza.

Le differenze territoriali contribuiscono inoltre a rendere il quadro più articolato. Il potenziamento di piste ciclabili e percorsi pedonali incontra il livello più alto di favore nel Nord-Est e nel Sud e Isole, mentre risulta più debole nel Nord-Ovest. L'aumento delle zone a 30 km/h mostra una distribuzione ancora più disomogenea: il favore raggiunge il livello più alto nel Sud e Isole, ma scende sensibilmente nel Nord-Est e nel Nord-Ovest. La limitazione delle trasformazioni a uso turistico, infine, raccoglie il consenso più elevato nel Nord-Est e nel Centro,

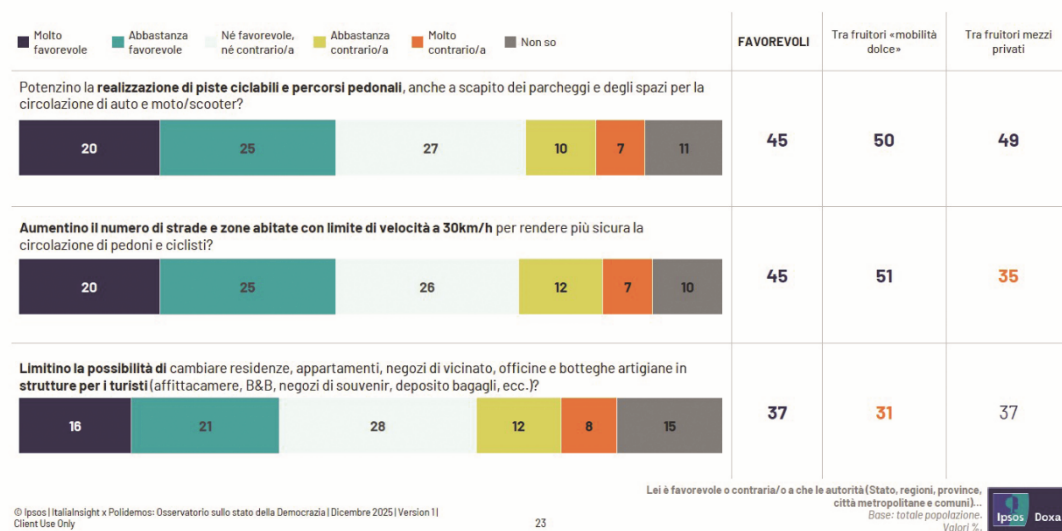


mentre appare più debole nel Nord-Ovest e nel Sud-Isole. Emerge un quadro nel quale le stesse politiche vengono percepite in modo diverso a seconda dei contesti territoriali e, verosimilmente, delle priorità urbane che li caratterizzano.

Nel complesso, il consenso verso le politiche urbane si mantiene significativo quando esse sono associate a un miglioramento della qualità della vita, ma tende a ridursi quando richiedono cambiamenti più significativi nelle abitudini di spostamento, nell'uso dello spazio pubblico o nell'organizzazione economica dei quartieri. Più che una chiusura verso il cambiamento, sembra emergere una disponibilità selettiva, che distingue tra interventi percepiti come ampiamente benefici e misure che implicano costi, rinunce o conflitti più visibili tra interessi diversi.

## 10. Il consenso alle politiche urbane

### Le proposte di policy



Il consenso verso le proposte di policy si fa più selettivo quando le misure incidono direttamente sull'organizzazione dello spazio urbano e sulle pratiche di mobilità. Tuttavia, il confronto tra fruitori della mobilità dolce e fruitori dei mezzi privati mostra che queste differenze non si distribuiscono in modo uniforme, ma variano sensibilmente a seconda del tipo di intervento considerato.

Per quanto riguarda il potenziamento di piste ciclabili e percorsi pedonali, il confronto tra i due gruppi mostra una distanza minima: il consenso raggiunge il 50% tra i fruitori della mobilità dolce e il 49% tra i fruitori dei mezzi privati. Il dato suggerisce che questa misura, pur intervenendo direttamente sulla ripartizione dello spazio urbano, non produca una frattura marcata tra i due segmenti. Piuttosto, sembra raccogliere un sostegno relativamente equilibrato, segno che



l'idea di rafforzare infrastrutture per pedoni e ciclisti non è percepita come estranea neppure da chi continua a fare maggiore uso dei mezzi privati.

Più significativa è invece la differenza che emerge sulla proposta di aumentare il numero di strade e zone abitate con limite di velocità a 30 km/h. Anche in questo caso il favore complessivo è pari al 45%, ma la distribuzione tra i due gruppi è molto più netta: il consenso sale al 51% tra i fruitori della mobilità dolce, mentre scende al 35% tra i fruitori dei mezzi privati. Si tratta dello scarto più marcato dell'intero grafico, e suggerisce che il tema della moderazione della velocità tocchi in modo più diretto le pratiche quotidiane di chi dipende maggiormente dall'automobile o da altri mezzi privati. A differenza delle piste ciclabili, che possono essere percepite come un'infrastruttura aggiuntiva, il limite a 30 km/h appare più immediatamente come una misura regolativa, capace di incidere sul comportamento ordinario degli utenti della strada.

Più articolato è infine il quadro relativo alla limitazione della trasformazione di residenze, negozi di vicinato e botteghe artigiane in strutture per turisti. Il favore complessivo si ferma al 37%, ma in questo caso la differenza tra i due gruppi non segue la stessa direzione osservata per le zone a 30 km/h: il consenso scende al 31% tra i fruitori della mobilità dolce, mentre raggiunge il 37% tra i fruitori dei mezzi privati. Il dato suggerisce che questa misura venga letta meno in chiave di mobilità e più in relazione ad altre dimensioni della vita urbana, come l'equilibrio tra funzione residenziale, commercio di prossimità e pressione turistica. Proprio per questo, le pratiche di spostamento sembrano incidere meno linearmente sul giudizio rispetto a quanto accade per le politiche che regolano direttamente la circolazione.

Nel complesso, non emerge una contrapposizione semplice tra fruitori della mobilità dolce e fruitori dei mezzi privati. Su alcune misure, come il potenziamento delle piste ciclabili, i livelli di consenso risultano molto vicini; su altre, come le zone a 30 km/h, la distanza è invece marcata; su altre ancora, come la limitazione delle trasformazioni a uso turistico, il rapporto tra i due gruppi appare meno immediato. Ne deriva l'impressione che il giudizio sulle politiche urbane non dipenda soltanto dagli stili di mobilità, ma anche dal modo specifico in cui ciascuna proposta viene percepita: come ampliamento delle opportunità, come regolazione dei comportamenti oppure come intervento sugli equilibri economici e sociali dello spazio urbano.

## Conclusioni

Nel loro insieme, i dati su ambiente e mobilità urbana non restituiscono l'immagine di una società ostile al cambiamento. Mostrano piuttosto un paese nel quale la domanda di prossimità, accessibilità e qualità urbana appare forte, ma si scontra con una fiducia debole nella capacità della politica di guidare questo

cambiamento in modo convincente. Molti cittadini desiderano città più vivibili, servizi più vicini, spazi pubblici migliori; non sempre, però, ritengono che le istituzioni sappiano trasformare questi obiettivi in politiche coerenti, partecipate e giuste.

Sotto questo profilo, ambiente e mobilità urbana costituiscono un banco di prova significativo della qualità democratica. È nello spazio urbano, infatti, che i cittadini sperimentano in modo diretto la presenza o l'assenza delle istituzioni: nella distanza dai servizi, nella qualità degli spostamenti, nell'uso dello spazio pubblico, nella percezione di decisioni più o meno comprensibili e condivise. Per questo le politiche urbane non riguardano soltanto il governo della città, ma anche il modo in cui si costruisce fiducia tra istituzioni e cittadini, e dunque il modo in cui il cambiamento può diventare sostenibile nel tempo.



# COMMENTI



## Strade, piazze, paesi e città: di chi è lo spazio pubblico?

ARCH. MATTEO DONDÈ

*Esperto in pianificazione della mobilità attiva, città 30, moderazione del traffico e riqualificazione degli spazi pubblici*

<https://matteodonde.com>

Per gran parte del Novecento, urbanistica e progettazione stradale hanno seguito traiettorie parallele senza davvero incontrarsi. L'urbanistica ha guardato alla città come organismo sociale e spaziale, mentre l'ingegneria stradale ha privilegiato le capacità di deflusso, la fluidità del traffico, la velocità, le geometrie di strade e intersezioni. Questa separazione ha trasformato le strade, cioè gli spazi tra gli edifici, in infrastrutture di scorrimento più che in luoghi di relazione. Nel tempo, abbiamo costruito barriere fisiche e culturali che ci hanno portato a concepire la strada come dominio esclusivo dell'automobile. Il risultato è stato uno spazio pubblico impoverito, spesso ridotto a semplici camminamenti funzionali alla sosta delle auto, incapace di sostenere vita urbana.

Ma negli ultimi decenni si è tornati a riconoscere che la strada, che rappresenta circa l'80% dello spazio pubblico urbano, è prima di tutto spazio civico, tanto che le esperienze virtuose in atto dimostrano un profondo ripensamento del concetto di strada e del suo linguaggio. In questi contesti, lo spazio pubblico viene restituito alla sua funzione originaria: essere luogo di relazione, di qualità urbana e di benessere collettivo. Le persone tornano al centro della progettazione, con effetti positivi tangibili sulla vivibilità, sulla mobilità per tutti gli utenti – pedoni, ciclisti, automobilisti – e sulla qualità ambientale.

Parlare di *città delle persone* significa riconoscere che la qualità dello spazio pubblico incide direttamente sulla qualità della vita, sulla coesione sociale e sulla sostenibilità ambientale.

Tuttavia, ogni volta che si affrontano temi legati alla mobilità urbana e alla riqualificazione dello spazio pubblico, il dibattito pubblico italiano tende a polarizzarsi in contrapposizioni semplificate. Media, social network e conversazioni informali riducono spesso la questione a un conflitto tra categorie di utenti: automobilisti contro ciclisti, ciclisti contro pedoni, e così via. Si alimenta una narrazione divisiva, come se ogni intervento fosse a favore di alcuni e a discapito di altri. Se ne parla poco e spesso in modo superficiale, privilegiando opinioni personali rispetto ai dati oggettivi.

A rendere il contesto ancora più critico contribuisce una normativa e una cultura tecnica che, ancora nel 2026, continuano a esprimersi prevalentemente attraverso il linguaggio dell'automobile, rallentando la transizione verso una mobilità più equa, sostenibile e orientata alle persone. Un esempio emblematico è rappresentato dal D.M. del MIT n. 6792/2001, che al cap. 3.4.6 stabilisce una larghezza minima del marciapiede pari a 1,50 m: un valore che non garantisce minimamente condizioni adeguate di fruibilità per due carrozzine che si incrociano, per un genitore che accompagna i figli, o per due pedoni che desiderano camminare affiancati.

Il divario rispetto alle raccomandazioni internazionali è evidente. Le indicazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, riportate nel documento scientifico *“Otto idee per rendere le città più camminabili”*, delineano infatti standard prestazionali e dimensionali molto più avanzati rispetto a quelli ancora prevalenti nel contesto italiano. Tra le prescrizioni più rilevanti si segnalano:

- Limiti di velocità urbani: adozione generalizzata dei 30 km/h in ambito urbano, con ulteriori riduzioni fino a 10 km/h in prossimità dei poli scolastici;
- Larghezza minima dei marciapiedi: definizione di una sezione pedonale non inferiore a 2,20 m, valore di riferimento nella maggior parte dei Paesi europei, necessario per consentire l'incrocio agevole di due carrozzine e assicurare condizioni adeguate di accessibilità universale;
- Superamento della pratica, ancora molto diffusa in Italia, di collocare percorsi ciclabili sui marciapiedi. La letteratura scientifica evidenzia che nelle città in cui esistono, molte persone anziane non scendono in strada per paura di essere investite da una bicicletta o da un monopattino, con un rischio non solo percepito ma effettivo;
- Presenza di sedute ogni 100 metri: le sedute per riposare favoriscono l'andare a piedi, specialmente per gli anziani.

Gli strumenti di pianificazione della mobilità italiani continuano invece a essere sviluppati come dispositivi mirati all'ottimizzazione delle risorse stradali esistenti, in un contesto in cui tra il 70% e l'80% dello spazio viario urbano è ancora destinato ai veicoli motorizzati, con l'obiettivo primario di garantire la massima efficienza della circolazione automobilistica. Un approccio ancora strettamente legato alla visione tradizionale degli “ingegneri del traffico”, oggetto di una profonda revisione critica a livello internazionale.

Le conseguenze di questo approccio sono però evidenti nei principali indicatori del sistema della mobilità italiana, che risulta complessivamente inefficiente e poco sostenibile. L'Italia registra alcune delle città più congestionate d'Europa con i costi economici che ne conseguono; detiene il primato europeo di

automobili per abitante, veicoli che rimangono inutilizzati per il 95% del tempo<sup>1</sup>; presenta una diffusa tolleranza sociale verso la sosta irregolare – su marciapiedi, in doppia fila, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali – che compromette sicurezza e accessibilità.

A ciò si aggiungono i dati allarmanti sulla violenza stradale, in crescita nonostante l'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada. Nel primo quadrimestre del 2026 si registra infatti un incremento del 14% dei pedoni deceduti rispetto allo stesso periodo del 2025, in netta controtendenza rispetto ai principali Paesi europei.

Questi elementi confermano la necessità di superare un modello centrato sulla performance veicolare e di orientare la pianificazione verso una mobilità realmente sostenibile, equa e fondata sulla sicurezza e sulla qualità dello spazio pubblico.

Da uno studio condotto dai ricercatori olandesi Piet Rietveld e Vanessa Daniel<sup>2</sup> emerge che il principale deterrente alla mobilità pedonale e ciclistica è proprio la scarsa sicurezza stradale: il rischio di essere coinvolti in un incidente, reale e non solo percepito, induce una quota significativa di potenziali pedoni e ciclisti a preferire l'automobile anche per spostamenti brevi, contribuendo così a un circolo vizioso di congestione e insicurezza.

Le conseguenze di questo fenomeno emergono chiaramente dai dati del recente studio Isfort, “*22° Rapporto sulla mobilità degli italiani*”, secondo cui un terzo degli spostamenti in automobile è inferiore ai 2 km. Ciò conferma che promuovere la mobilità attiva sulle brevi distanze rappresenta una leva strategica per ridurre la congestione e migliorare l'efficienza complessiva del sistema di mobilità urbana, con benefici diretti anche per chi utilizza il veicolo privato. Tuttavia, questa evidenza fatica a emergere nel dibattito pubblico, spesso polarizzato su presunte contrapposizioni tra categorie di utenti.

È ormai riconosciuto a livello internazionale che, in materia di sicurezza stradale, la velocità costituisce il fattore determinante nella gravità degli incidenti. Per questo motivo l'Italia, insieme agli altri Stati membri dell'Unione Europea, si è impegnata nella riduzione dell'incidentalità urbana attraverso politiche di moderazione del traffico e di condivisione dello spazio pubblico, promuovendo l'adozione diffusa delle Zone 30 e del modello di “città 30”.

L'efficacia di questo approccio – in cui i 30 km/h diventano la regola e i 50 km/h l'eccezione – è ampiamente documentata da numerosi studi europei<sup>3</sup>. Non sorprende quindi che quattro Stati abbiano già introdotto tale principio nei

---

<sup>1</sup> ANSA. *Isfort, 41,3 milioni auto, ferme per il 95% della giornata*. [https://www.ansa.it/sito/notizie/economia/2025/11/20/isfort-413-milioni-auto-ferme-per-il-95-della-giornata\\_cc22656f-eaff-423f-9289-70e702164b74.html](https://www.ansa.it/sito/notizie/economia/2025/11/20/isfort-413-milioni-auto-ferme-per-il-95-della-giornata_cc22656f-eaff-423f-9289-70e702164b74.html)

<sup>2</sup> Rietveld, P., & Daniel, V. (2004). Determinants of Bicycle Use: Do Municipal Policies Matter?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38, Issue 7, 531-550. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.05.003>.

<sup>3</sup> Yannis, G., & Michelaraki, E. (2024). Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe. *Sustainability*, 16(11), 4382. <https://doi.org/10.3390/su16114382>.



rispettivi Codici della Strada: Spagna, Grecia, Galles e Norvegia. Contesti amministrativi politicamente eterogenei convergono su un principio condiviso: il rafforzamento della sicurezza stradale, la promozione della mobilità attiva e il miglioramento complessivo del sistema della mobilità urbana, obiettivi che non rappresentano pertanto una scelta di parte, ma un requisito fondamentale di civiltà e qualità dello spazio pubblico.

Appare quindi evidente che la progettazione della mobilità non può più limitarsi alla pianificazione delle sole componenti legate allo spostamento, focalizzandosi esclusivamente sulla domanda di mobilità e sull'offerta di infrastrutture e servizi ad essa collegati. Alla luce di questo cambiamento paradigmatico nella progettazione, le discipline dell'Urbanistica e dell'Architettura sono oggi chiamate a rileggere la città come un'entità sempre più complessa, nella quale le diverse componenti (spaziali, sociali, ambientali e funzionali) risultano indissolubilmente interconnesse.

In questo quadro, se la mobilità e i relativi spazi devono rispondere a criteri progettuali che siano al contempo articolati e integrati, progettare una mobilità sostenibile significa, di fatto, ripensare l'intera città, avendo come punto di partenza lo spazio pubblico.

Progettare strade a misura di persona implica recuperare la logica degli *shared spaces*: spazi pubblici condivisi, nei quali la distribuzione dello spazio tra pedoni, ciclisti, trasporto pubblico e mobilità privata avviene secondo principi di equità e sicurezza. È il paradigma che Gil Peñalosa<sup>4</sup> definisce “*democrazia dello spazio pubblico*”, fondato sulla centralità delle persone e non dei veicoli.

In questa prospettiva, i 30 km/h in ambito urbano non rappresentano un limite, ma l'occasione per ripensare radicalmente la strada come spazio pubblico. La riduzione della velocità consente infatti di abbandonare il linguaggio dell'automobile e di attenuare la separazione tra utenti – pedoni, ciclisti e veicoli – favorendo interazione, sicurezza e qualità percettiva. Elementi quali spazi di socializzazione, aree verdi, luoghi di sosta e dispositivi per la mobilità attiva diventano parte integrante della sezione stradale, contribuendo alla costruzione di ambienti urbani inclusivi, sicuri e capaci di rafforzare le relazioni sociali.

In sintesi, uno *shared space* ben progettato non è semplicemente una strada “condivisa”, ma un ecosistema urbano che integra mobilità, natura e relazioni, trasformando l'infrastruttura viaria in un luogo di comunità.

---

<sup>4</sup> <https://www.cities4everyone.ca/>



*Il cambio di paradigma attuato a Barcellona: dalla strada dei veicoli alla strada delle persone*

Si tratta di un approccio presente ormai in tutti i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) europei, quello del “*placemaking*”: una metodologia multidisciplinare e multidimensionale che coinvolge competenze eterogenee – ingegneristiche, architettoniche, psicologiche, botaniche, sociologiche – e che orienta la pianificazione, la progettazione e la gestione degli spazi pubblici verso la valorizzazione delle risorse locali, il benessere della comunità e la vitalità urbana.

Gli obiettivi principali di questo approccio includono la rigenerazione degli spazi sottoutilizzati, il miglioramento dell’esperienza urbana a misura di pedone, la promozione della salute e del benessere collettivo e la costruzione di luoghi capaci di generare identità e senso di appartenenza. Il *placemaking* integra interventi istituzionali promossi dall’Amministrazione con pratiche di urbanismo tattico di natura bottom-up, riconoscendo il valore della sperimentazione leggera e dei processi partecipativi. Non si tratta soltanto di riqualificare fisicamente un luogo, ma di attivare un ecosistema urbano che favorisca relazioni, attività e qualità ambientale.

Un esempio emblematico di tale approccio è il nuovo PUMS di Amsterdam, “*Amsterdam maakt ruimte*” (letteralmente “*Amsterdam fa spazio*”), che assume la strada come infrastruttura civica primaria per costruire una città più verde, più sana e più inclusiva. Il piano si articola in sei missioni strategiche: portare la natura in città, creare reti lente, interpretare la strada come parco giochi, favorire quartieri orientati all’incontro, promuovere la città come palestra diffusa e integrare l’arte nello spazio pubblico. Un modello che dimostra come la mobilità sostenibile sia inseparabile dalla qualità urbana e dalla costruzione di luoghi capaci di generare comunità.

Ma come sono riusciti i paesi e le città più virtuose a creare una nuova cultura del traffico e ad avere il consenso necessario ad attuare questa vera e propria rivoluzione della mobilità urbana?

La maggior parte delle persone non sa che le zone 30 aumentano la qualità della vita e riducono sensibilmente il rischio di incidenti e serve quindi una efficace campagna di informazione per creare una nuova cultura del traffico (Lydia Bonanomi<sup>5</sup>, autrice del libro “Les Temps de Rue” e madrina della moderazione del traffico).

Il coinvolgimento diretto delle persone rappresenta un elemento decisivo per il successo delle politiche di trasformazione urbana. Senza un adeguato processo di comunicazione, capace di spiegare, argomentare e condividere i benefici di un nuovo modello di mobilità e di qualità urbana, anche gli interventi più efficaci rischiano di non essere compresi né accettati. È quindi necessario attivare un dibattito pubblico strutturato, fondato su informazioni chiare e verificabili, che consenta ai cittadini di comprendere le ragioni e gli effetti delle scelte progettuali.

Promuovere una cultura della mobilità orientata alle persone significa, in definitiva, “*dare strada alle persone*”, costruendo consapevolezza collettiva e supporto sociale alle politiche che mirano a rendere le città più sicure, più sane e più vivibili.

In conclusione, risulta particolarmente significativo richiamare le riflessioni del professor Marco te Brömmelstroet<sup>6</sup> dell’Università di Amsterdam, contenute nello studio “*Sfide al discorso tradizionale sulla sicurezza stradale*”<sup>7</sup>. Il suo contributo mette in discussione l’impostazione autocentrica che ha dominato per decenni il dibattito sulla mobilità, proponendo un cambio di prospettiva radicale: non concentrarsi su ciò che viene “tolto” alle automobili, ma su ciò che può essere restituito alle persone, in particolare ai bambini, veri indicatori della qualità urbana.

Smettiamola di parlare di ciò che togliamo alle auto e concentriamoci su ciò che possiamo dare ai bambini. Non si tratta di essere contro l’auto. Si tratta di essere a favore dei bambini, della comunità e del futuro. Perché i bambini sono, come ha detto splendidamente la sociologa Lia Karsten, «il cemento della città»: connettono persone di ogni provenienza, rafforzano i legami di quartiere e incarnano l’integrazione nella sua forma più autentica. Quando i bambini giocano insieme, le comunità si rafforzano. Ciò che rende una città a misura di bambino non sono i parchi giochi a ogni angolo, ma la “calma urbana”: strade scolastiche chiuse al traffico negli orari di ritiro dei bambini, marciapiedi sufficientemente larghi da permettere ai bambini di andare in bicicletta in sicurezza e cortili scolastici aperti anche dopo l’orario di chiusura.

Questa visione sintetizza efficacemente il senso delle trasformazioni urbane discusse nei paragrafi precedenti: rimettere al centro le persone, e non i veicoli, significa costruire città più sicure, più sane e più coese. Significa riconoscere che la qualità dello spazio pubblico è un’infrastruttura sociale, ambientale e culturale, e che la mobilità sostenibile non è un obiettivo settoriale, ma una condizione necessaria per il benessere collettivo e per il futuro delle nostre comunità.

<sup>5</sup> <http://worldcat.org/identities/lccn-no2005119078/>

<sup>6</sup> <https://www.uva.nl/en/profile/b/r/m.c.g.tebrommelstroet/m.c.g.te-brommelstroet.html?cb>

<sup>7</sup> te Brömmelstroet, M. (2024). Increase Road Safety or Reduce Road Danger: Challenging the Mainstream Road Safety Discourse. *Traffic Safety Research*, 5, e000043. <https://urbancyclinginstitute.org/increase-road-safety-or-reduce-road-danger-challenging-the-mainstream-road-safety-discourse/>

## La 'città 30' per la vivibilità e la sicurezza

ON. SETTIMO NIZZI

*Sindaco di Olbia (OT)*

Olbia è stata la prima città in Italia a diventare ufficialmente 'Città 30' nel 2021, con il duplice obiettivo di migliorare la sicurezza sulle strade e incentivare la mobilità sostenibile. Una scelta coerente con quelle di città importanti a livello europeo.

Il percorso ha preso avvio con la deliberazione della Giunta Comunale n. 83 del 5 maggio 2021, che – alla luce dei dati dell'incidentalità stradale in nostro possesso – constata situazioni di disagio e di pericolo nella viabilità interna al Comune, dovute principalmente all'attitudine degli automobilisti a percorrere le strade urbane alla consentita velocità di 50 km orari e talvolta anche oltre tale limite nelle ore di minore traffico. Nella delibera si dichiarano gli obiettivi di garantire ed incoraggiare una maggiore attitudine alla mobilità sostenibile nei centri urbani, ridurre in maniera considerevole gli incidenti ed in particolare la loro gravità, e creare nel contempo giovamento alla vita nei centri urbani, facendo diventare le strade più sicure e vivibili anche dai ciclisti e dai pedoni e – nell'interesse della salute pubblica – contribuendo alla riduzione delle emissioni inquinanti e della rumorosità del traffico, rendendo altresì la circolazione veicolare più fluida.

Da allora, il nostro Comune ha emanato diversi provvedimenti atti a promuovere la convivenza tra auto, biciclette e pedoni, con l'istituzione di ZTL, aree pedonali e piste ciclabili, e del limite massimo di velocità di 30 km/h nella viabilità interna ai centri abitati del Comune, riscontrando un beneficio in termini di vivibilità degli stessi.

I dati che emergono dal sondaggio realizzato da Ipsos/Doxa per l'Università Cattolica di Milano confermano un elemento molto chiaro: la maggioranza dei cittadini guarda con favore alle politiche legate alla mobilità. La nostra conclusione è che coloro che hanno sperimentato politiche di gestione della mobilità urbana, come quelle da noi introdotte ad Olbia, hanno potuto constatare che in questo modo le città sono più sicure, accessibili e più vicine ai reali bisogni quotidiani delle persone. Spiccano in particolare alcuni risultati interessanti.

### 1. Città dei 15 minuti: un consenso molto alto

Nel sondaggio, la somma di molto favorevoli e abbastanza favorevoli è del 63%. Questo significa che sei italiani su dieci apprezzano l'idea di una città dove i servizi

essenziali – scuole, sanità, commercio, uffici – siano raggiungibili a piedi o in bicicletta in pochi minuti.

È un dato che conferma la direzione intrapresa negli ultimi anni: la riqualificazione dei quartieri, la distribuzione più equilibrata dei servizi, gli interventi su mobilità dolce e spazi pubblici.

La città dei 15 minuti non è dunque un mero slogan: è una risposta a un bisogno reale dei cittadini.

## 2. Limitare la trasformazione degli immobili in strutture turistiche: consenso significativo

Anche su questo tema, la popolazione mostra una sensibilità crescente: Molto favorevoli: 16%; Abbastanza favorevoli: 21%; Totale favorevoli: circa il 37%, con un ulteriore 28% di “né favorevoli né contrari”.

Questo indica che oltre la metà della popolazione non è contraria a regolamentare il fenomeno, e una quota rilevante lo sostiene apertamente. È un tema che Olbia conosce bene: la pressione turistica, la perdita di residenzialità nei quartieri centrali, la difficoltà per giovani e lavoratori di trovare casa. Il dato conferma che serve equilibrio: tutelare l'economia turistica senza mai sacrificare la vita dei residenti, ma, anzi, costruire nelle città, anche quelle a forte pressione turistica, una qualità della vita sempre migliore.

## 3. Piste ciclabili e percorsi pedonali anche a scapito dei parcheggi: favorevoli il 45%

È un risultato importante, perché indica che quasi un cittadino su due è pronto a sostenere scelte coraggiose, anche quando queste comportano rinunce come la riduzione dei parcheggi.

Nella nostra esperienza amministrativa, ogni volta che abbiamo realizzato nuovi marciapiedi, tratti ciclabili, zone pedonali, abbiamo visto che dopo una prima fase di adattamento, la città risponde positivamente. Il sondaggio conferma questa tendenza.

## 4. “Città 30”: favorevoli circa il 45%

Il tema del limite di velocità a 30 km/h divide molte città italiane, ma i dati mostrano una posizione chiara: il 45%, cioè quasi la metà dei cittadini intervistati, è favorevole a introdurre più zone 30 per aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti. Questo è coerente con ciò che abbiamo osservato ad Olbia negli ultimi

anni: incidenti nelle aree residenziali, richieste dei genitori vicino alle scuole e dei cittadini in genere vicino alle loro abitazioni, necessità di proteggere gli utenti fragili della strada.

La “Città 30” è una misura di sicurezza urbana che i dati mostrano essere compresa e condivisa.

## Conclusione

Questi numeri ci dicono che buona parte dell'Italia è pronta e condivide il processo che nella nostra città abbiamo innescato anni fa: una mobilità più moderna, quartieri più vivibili, una città che mette al centro le persone.

Le scelte che ad Olbia abbiamo portato avanti negli ultimi anni – dalle riqualificazioni urbane ai percorsi pedonali, dalle zone 30 alle politiche per i servizi di prossimità – non sono iniziative isolate, ma una *vision* in risposta a un bisogno reale della comunità che il sondaggio conferma con chiarezza su scala nazionale.

Nel nostro contesto continueremo su questa strada, con equilibrio, ascolto e concretezza. Perché una città più sicura, più accessibile e più vicina ai suoi cittadini è una città che davvero può svilupparsi in modo armonioso.



## Generare prossimità nello spazio urbano

ROSANGELA LODIGIANI

*Professoressa ordinaria di Sociologia dei processi economici e del lavoro  
Centro di ricerca WWELL – Welfare, Work, Enterprise, Lifelong Learning  
Università Cattolica del Sacro Cuore  
rosangela.lodigiani@unicatt.it*

La pandemia da Covid-19 sembra ormai un ricordo lontano. Eppure alcune sue lezioni restano aperte. La crisi pandemica – e, ancor prima, lo shock prodotto dal propagarsi dell’epidemia – ha inciso profondamente sul modo di relazionarci nei diversi contesti della vita associata, dal lavoro al tempo libero, alle sfere più informali e familiari. Le restrizioni imposte agli spostamenti e ai contatti interpersonali, fino a includere periodi di lockdown, hanno reso evidente quanto la vita urbana dipenda dalla possibilità di accedere facilmente a servizi essenziali, reti di welfare e forme di sostegno alla nostra vita quotidiana. Proprio questa consapevolezza ha contribuito a rilanciare il progetto della cosiddetta “città dei 15 minuti”, elaborato dall’urbanista Carlos Moreno già prima della pandemia e poi ampiamente ripreso non solo nel dibattito sulla pianificazione urbana, ma anche in quello sociologico, economico e politico, assumendo progressivamente una prospettiva interdisciplinare<sup>8</sup>. Com’è noto, tale modello propone una città organizzata sulla prossimità, in cui le principali funzioni della vita quotidiana – cura, istruzione, lavoro, commercio, cultura e socialità – siano raggiungibili in tempi brevi, riducendo la dipendenza dagli spostamenti lunghi e rafforzando la qualità della vita nei quartieri. L’emergenza sanitaria ha reso infatti visibile quanto la vulnerabilità dei sistemi urbani aumenti quando i quartieri sono poveri di servizi e la sanità territoriale è fragile, quando le reti di vicinato sono sfilacciate e prive di supporti. Uscendo dalla logica emergenziale, si tratta oggi di fare tesoro di quanto la fase pandemica ci ha insegnato.

---

<sup>8</sup> Di Carlos Moreno si veda per esempio il recente *La città dei 15 minuti. Per una cultura urbana democratica*, Add Editore, 2024. Per una rassegna invece si rimanda a Mahmoudpour, A., & Shirazi, M.R. (2026). Critical debates on the 15-minute city: A systematic content analysis of the literature, *Cities*, 169, Article 106576.



## 1. La prossimità come infrastruttura sociale

La prossimità non coincide con la sola vicinanza fisica dei servizi. Essa riguarda le condizioni che rendono quei servizi effettivamente accessibili e significativi nella vita quotidiana: qualità, continuità, costi, orari, sicurezza degli spazi, reti sociali, capacità istituzionale e possibilità di partecipazione. In gioco, allora, vi è lo sviluppo di un welfare territoriale capace di connettere servizi, luoghi, relazioni e partecipazione. La sfida da cogliere è quella di rendere accessibili le risorse fondamentali della vita quotidiana e, insieme, di produrre legami, riconoscimento e appartenenza. Una città più prossima non è soltanto una città più efficiente; è una città che riduce l'isolamento, sostiene le fragilità, rende più visibili i bisogni e favorisce forme di cura diffuse.

Collocata entro una prospettiva di welfare di prossimità, la città dei 15 minuti diventa un paradigma più ampio. Essa interroga la qualità della vita urbana, le diseguaglianze tra quartieri, il rapporto tra centro e periferie, la disponibilità di spazi pubblici e la presenza di reti sociali. Interroga, inoltre, la capacità delle istituzioni locali di accompagnare i processi di inclusione e di assicurare non solo la presenza fisica dei servizi, ma la loro effettiva fruibilità: orari, costi, qualità, continuità, sicurezza degli spazi e accessibilità per anziani, bambini, persone con disabilità, famiglie con carichi di cura, giovani e soggetti economicamente fragili.

D'altro canto, riallineare distanze, tempi e servizi è necessario ma non sufficiente. La prossimità va intesa anzitutto come relazione, cura e capacità di costruire legami. Essa riguarda la possibilità di ricucire fratture sociali, creare luoghi di incontro, sostenere pratiche di solidarietà, mettere in comune risorse e co-costruire risposte ai bisogni. In questo senso, il richiamo ad abitare la prossimità consente di spostare l'attenzione dal solo assetto spaziale della città alle pratiche sociali che la rendono vivibile. Gli stessi servizi locali, per la salute, l'educazione, il lavoro, il verde urbano e gli spazi di socialità e aggregazione possono essere letti come beni collettivi locali: risorse radicate in un contesto territoriale specifico, ma capaci di generare benefici che oltrepassano i confini del singolo quartiere. La prossimità diventa così leva dell'infrastruttura sociale volta a costruire fiducia, partecipazione e appartenenza<sup>9</sup>.

È su questo terreno che la città dei 15 minuti incontra il tema del welfare di prossimità: non come semplice modello di organizzazione spaziale, ma come occasione per ripensare il rapporto tra cittadini, territori e istituzioni locali. Rendere più accessibili scuole, servizi sociali, presidi sanitari, spazi pubblici e luoghi di aggregazione significa infatti rendere più democratica la "cittadinanza

---

<sup>9</sup> Si veda al riguardo E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Milano, Egea, 2021, ma anche R. Lodigiani per una riflessione sul caso di Milano durante l'emergenza da Covid-19, in *La forza della città fragile*, introduzione al *Rapporto sulla città. Milano 2021*, Fondazione Ambrosianeum, FrancoAngeli.

vissuta quotidianamente” (*lived citizenship*)<sup>10</sup>, contrastando le diseguaglianze di genere, classe, età e condizione sociale che ostacolano il passaggio dai diritti formali alla possibilità sostanziale di esercitarli nel proprio territorio. In questa prospettiva, il welfare di prossimità può essere letto anche come una declinazione concreta del “diritto alla città”, *Le droit à la ville* per dirla con Henri Lefebvre, inteso non solo come accesso alle risorse urbane, ma come possibilità di partecipare alla produzione e alla trasformazione dei luoghi della vita quotidiana.

## 2. La domanda sociale di prossimità

In questa luce possono essere letti i dati dell’indagine Polidemos-Ipsos Doxa, realizzata nell’ambito della IV *wave* dell’Osservatorio sullo stato della democrazia in Italia, che esplorano il giudizio dei cittadini su pianificazione urbana, prossimità dei servizi, spazi pubblici, ruolo delle istituzioni locali, contributo dei corpi intermedi e fiducia democratica.

Dai dati emerge che il 62% degli intervistati è d’accordo sul fatto che Regioni, Province, Città metropolitane e Comuni debbano rendere i servizi quotidiani vicini a casa e accessibili. Ancora più netto è il consenso verso strumenti urbanistici in stile “città dei 15 minuti”: il 63% è favorevole a piani regolatori e metropolitani pensati per avere scuola, sanità, commercio e servizi entro 15 minuti a piedi o in bicicletta da casa propria. Anche la dimensione relazionale conta: il 57% è favorevole ad aumentare piazze, parchi, giardini e luoghi di incontro, anche riducendo il numero dei parcheggi.

Il consenso verso servizi quotidiani accessibili, strumenti di pianificazione orientati alla prossimità e spazi pubblici di socialità mostra che una parte consistente della popolazione riconosce il valore di una città capace di avvicinare risorse, luoghi e relazioni. Tale consenso appare trasversale dal punto di vista del genere, con uno scarto contenuto tra uomini e donne (60% degli uomini vs il 63% delle donne). Le differenze più significative emergono invece sul piano generazionale: il favore cresce nettamente con l’età. Gli over 55 e soprattutto i 65+ risultano i più favorevoli alla prossimità dei servizi: tra i 65+ il consenso raggiunge il 73% per i servizi vicini e il 73% per la pianificazione urbana dei 15 minuti. Si tratta di un dato coerente con i bisogni di una popolazione anziana per la quale mobilità, accessibilità, presidio sanitario e autonomia quotidiana assumono un peso particolarmente rilevante.

L’aspetto che maggiormente richiama l’attenzione è però lo “scarto” tra la dimensione ideale e l’esperienza concreta: solo il 39% dichiara che le politiche per avvicinare i servizi incidono sulla propria vita quotidiana. Il welfare di prossimità appare dunque legittimato e auspicato in linea di principio, ma non

---

<sup>10</sup> Cfr. Lister, R. (2007). Citizenship: Realizing the Potential, *Citizenship Studies*, 11(1), 49-61.

ancora percepito come qualcosa che cambia davvero la quotidianità. Questo scarto mostra che la prossimità non è data automaticamente dalla localizzazione dei servizi, ma dipende dalla loro effettiva fruibilità e riconoscibilità. Il dato diventa ancora più significativo se letto in chiave generazionale: tra Boomers e Silent, che pure esprimono il consenso più elevato verso la vicinanza dei servizi, la percezione di un impatto concreto resta molto più contenuta. Sono, in altre parole, le generazioni con le aspettative più alte e con la disillusione più marcata rispetto agli effetti già sperimentabili delle politiche di prossimità.

È interessante soffermarsi anche sulla fascia dei 35-44enni, che appare meno convinta e forse meno raggiunta dalle politiche di prossimità: il consenso sull'importanza dei servizi vicini si ferma al 50%, mentre la percezione di un impatto concreto scende al 28%. Il dato non consente altro che aprire delle ipotesi da approfondire. Proprio questa fascia, spesso attraversata da responsabilità lavorative, familiari e di cura, forse esprime bisogni che la sola vicinanza spaziale dei servizi non riesce a intercettare: tempi di lavoro, mobilità pendolare, cura dei figli, costi, qualità e compatibilità degli orari.

Lo scarto si riduce, almeno in parte, tra coloro che dichiarano un buon livello di informazione sulla pianificazione urbanistica del proprio Comune; una relazione positiva emerge anche tra quanti dichiarano elevato interesse politico. Il dato suggerisce come la prossimità non si costruisca solo attraverso la territorializzazione dei servizi, ma anche attraverso informazione, trasparenza amministrativa e coinvolgimento dei cittadini. Si può ipotizzare che i cittadini sostengano di più ciò che riescono a comprendere perché informati e coinvolti, e che la conoscenza aiuti a valutarne e riconoscerne meglio il valore in rapporto alla propria esperienza quotidiana.

La stessa indagine mette in luce che la maggioranza degli intervistati chiede più partecipazione, più strumenti democratici e auspica un ruolo più significativo dei corpi intermedi e della società civile. Essa sembra indicare che, quando un servizio è vicino, accessibile, riconoscibile e costruito con il contributo degli attori locali, la democrazia possa diventare esperienza concreta: può ridursi la distanza tra istituzioni e vita quotidiana e rafforzarsi la percezione che le politiche pubbliche possano incidere davvero.

### 3. Una pista aperta: prossimità e fiducia democratica

Ci si può forse spingere ancora un po' più in là con un'ulteriore ipotesi tutta da verificare: la prossimità ha anche una dimensione democratica che va coltivata. Essa può contribuire a rispondere alla crisi di fiducia nel rapporto tra cittadini e istituzioni non con un generico appello alla partecipazione, ma attraverso pratiche situate: luoghi, servizi, reti e decisioni che toccano bisogni concreti. La città dei 15

minuti, se reinterpretata come welfare di prossimità, può diventare una leva per rendere la democrazia più visibile nella vita ordinaria.

I dati dell'Osservatorio raccontano infatti anche una fiducia istituzionale fortemente incrinata: la politica è percepita come distante, poco efficace e spesso orientata alla tutela dei propri interessi. Tuttavia, questa sfiducia non si traduce necessariamente in disaffezione democratica. Convive, al contrario, con una domanda di partecipazione e di istituzioni capaci di incidere sulla vita quotidiana. È in questo spazio, tra sfiducia e richiesta di coinvolgimento, che il welfare di prossimità può essere letto come un possibile terreno di ricostruzione della fiducia democratica.



# Italiani e regolazione ambientale: un rapporto ambiguo?

PAOLA COLETTI

*Professoressa associata di Scienza politica*  
*Università di Bergamo*  
paola.coletti@unibg.it

## 1. L'ambiente è passato di moda?

Il dibattito contemporaneo sulle politiche ambientali e sulla capacità delle istituzioni di tutelare il bene pubblico comune si presenta particolarmente acceso, soprattutto in una fase storica caratterizzata da molteplici crisi economiche, energetiche e geopolitiche. Al centro di questa discussione emerge una questione cruciale: il rapporto tra cittadini e decisori pubblici, ovvero la fiducia nelle istituzioni e la legittimazione delle scelte politiche in materia ambientale.

Uno degli aspetti maggiormente discussi riguarda l'*accountability* del decisore pubblico. Le politiche ambientali vengono spesso percepite da una parte dell'opinione pubblica come il risultato di decisioni poco trasparenti o scarsamente giustificate, alimentando l'idea che i responsabili politici non agiscano esclusivamente sulla base di evidenze scientifiche e valutazioni razionali dei costi e dei benefici, ma siano influenzati anche da fattori emotivi, pressioni mediatiche e logiche di consenso elettorale. A questa percezione si accompagna frequentemente la critica secondo cui le regolamentazioni ambientali sarebbero eccessivamente invasive e limiterebbero la libertà individuale o le opportunità economiche di cittadini e imprese.

Parallelamente emerge il tema della *rappresentanza degli interessi dei cittadini*. Una parte della popolazione ritiene che le proprie preferenze e preoccupazioni non trovino adeguato ascolto nei processi decisionali relativi alla transizione ecologica. Le politiche ambientali vengono talvolta percepite come misure imposte dall'alto, promosse da élite politiche, tecnocratiche o sovranazionali, senza un effettivo coinvolgimento delle comunità locali. In questo contesto, alcuni cittadini tendono a considerare le questioni ambientali meno prioritarie rispetto ad altre problematiche più immediate, quali l'occupazione, il costo dell'energia o la sicurezza economica, alimentando fenomeni di resistenza e opposizione alle misure di sostenibilità.

Queste dinamiche trovano un importante riferimento teorico nel modello dell'*issue-attention cycle* elaborato da Anthony Downs<sup>11</sup>. Secondo Downs, l'attenzione dell'opinione pubblica verso i problemi ambientali segue un andamento ciclico: fasi di forte sensibilizzazione e mobilitazione collettiva si alternano a periodi di progressivo disinteresse. Quando emergono crisi economiche, sociali o geopolitiche, i valori post-materialisti associati alla tutela dell'ambiente tendono infatti a essere temporaneamente subordinati alla protezione di interessi percepiti come più immediati e materiali, quali il reddito, l'occupazione e la sicurezza energetica. In tali contesti, il sostegno alle politiche ambientali può diminuire, soprattutto quando queste vengono associate a costi economici significativi per i cittadini.

## 2. Le opinioni dei cittadini

### Avversione verso la classe politica

Rispetto alla percezione di comportamenti opportunistici da parte dei politici e della propensione a tutelare i propri privilegi anche sulle politiche ambientali, le opinioni espresse in senso positivo coprono il 61% con una percentuale preponderante del 35% degli intervistati che ha espresso parere nettamente in accordo con l'affermazione che "i politici trovano sempre il modo di tutelare i propri privilegi, anche quando si tratta di politiche ambientali". I cittadini che si attestano su decisioni neutrali ("né d'accordo né in disaccordo" e "non so") rappresentano il 33% degli intervistati, lasciando quindi una minoranza residuale su posizioni più favorevoli alla classe politica. Il tema dell'avversione alla classe politica e la mancanza di fiducia nelle istituzioni diventano rilevanti perché raccolgono il malcontento sia dei Boomers che dei Silent delle grandi città al di là del proprio orientamento politico.

La mancanza di fiducia nelle istituzioni si accompagna alla rilevazione in merito alla capacità politica e alle posizioni emozionali dei politici su dibattiti legati all'ambiente e se, in particolare, rispetto alle decisioni inerenti al cambiamento climatico, si rilevino tendenze legate alle dinamiche del populismo ("Quando prendono decisioni sul cambiamento climatico, i politici sono guidati da emozioni estemporanee"). Su questa rilevazione, pesa una forte percentuale di indecisi che supera il 52% e che bilancia posizioni propense a questa affermazione: il 33% si trova "molto d'accordo" (21%) e "abbastanza d'accordo" (21%) e questo dato viene rilevato soprattutto nella generazione dei Boomers e dei Silent e nell'area geografica Nord-Est. È interessante anche rilevare che l'orientamento dei rispondenti in tale direzione sia al centro e al centrodestra.

---

<sup>11</sup> Downs, A. (1972), "Up and Down with Ecology – the 'Issue Attention Cycle'", *The Public Interest* 28, pp. 38-50.

Per verificare se ci sia un legame tra il posizionamento politico e l'opposizione alle politiche volte alla tutela dell'ambiente, la rilevazione fa emergere un sostanziale accordo (36%) con l'affermazione che "i politici di destra si oppongono alle politiche ambientali", in particolare tra la Generazione Z e i Millennials. Lo status sociale di appartenenza prevalente, tra chi è d'accordo, è quello dei benestanti e dei laureati. L'autocollocazione politica afferisce a sinistra e centrosinistra e questo potrebbe far rilevare un *bias* nelle asserzioni legate a supposizioni di una parte politica non corroborate da evidenze. In tal senso, alla lettura va aggiunto il dato degli indecisi che ammonta al 47% dei rispondenti che si attestano su "Né d'accordo, né in disaccordo" e "Non so".

### I cittadini non sono coinvolti e non si prende in considerazione il loro interesse

Analizzando le riflessioni che emergono dagli altri protagonisti di questo rapporto, i cittadini, secondo la loro prospettiva, i politici non condividono le priorità legate al tema ambientale nella loro agenda di policy: il 45% dei rispondenti si dichiara d'accordo con questo posizionamento ("I politici non ritengono che la questione ambientale sia rilevante"), in particolare tra gli appartenenti alla Generazione Z e i Millennials. Il maggior accordo si ha tra coloro che vivono nelle grandi città e che hanno poca fiducia nelle istituzioni, ma vi è un'elevata percentuale di indecisi (44%).

È rilevante acquisire anche il dato rispetto all'atteggiamento *top-down* con cui vengono elaborate le politiche ambientali che sono percepite come "imposte e non condivise con i cittadini": il 43% risulta in accordo ed i gruppi in cui viene rilevato il maggior accordo sono i Boomers e i Silent, i rispondenti di sesso maschile e che si collocano a destra. A livello geografico, rileva la provenienza del Nord-Est nel maggior accordo rispetto a questa affermazione.

### Iper-regolamentazione delle politiche ambientali

Concettualmente collegata alla domanda precedente, la regolamentazione delle politiche ambientali, intesa come l'insieme di norme e sanzioni che vengono imposte a tutela del bene ambientale, è percepita come eccessivamente gravosa. L'iper-regolamentazione si lega anche alle dinamiche del rapporto di fiducia tra policy makers e cittadini e, quindi, alla necessità di dover intervenire con regolazioni cogenti legate a strumenti sanzionatori per richiedere il rispetto del bene ambientale. Tale posizione ("Le politiche ambientali sono regolamentate in maniera eccessiva") viene promossa dal 30% dei rispondenti, in particolare da benestanti e da coloro che si collocano nel centrodestra o a destra. Emerge però che il 33% del campione si attesta su posizioni contrarie a tale affermazione: il 9% è "molto in disaccordo", il 14% è "abbastanza in disaccordo".



### 3. Conclusioni

I risultati dell'indagine restituiscono un quadro complesso del rapporto tra cittadini italiani, istituzioni e politiche ambientali. Più che evidenziare un rifiuto della tutela dell'ambiente, i dati sembrano segnalare una crescente distanza tra la legittimità degli obiettivi perseguiti e la fiducia nei confronti degli attori chiamati a realizzarli. Le opinioni raccolte mostrano infatti come una quota significativa della popolazione ritenga che i decisori pubblici siano poco affidabili, orientati alla tutela dei propri interessi, scarsamente attenti alle priorità dei cittadini e inclini a imporre misure non sufficientemente condivise.

Questa percezione assume particolare rilevanza se letta alla luce del dibattito internazionale sul *green backsliding*. Con tale espressione si indica il rallentamento, l'indebolimento o la messa in discussione delle politiche ambientali in contesti caratterizzati da crisi economiche, energetiche o geopolitiche. Il fenomeno non si manifesta necessariamente attraverso una contrarietà esplicita agli obiettivi della sostenibilità, ma può assumere forme più sottili, legate alla diminuzione del consenso pubblico, alla crescente contestazione delle misure adottate e alla richiesta di subordinare la tutela ambientale ad altre priorità percepite come più urgenti.

In questo senso, i risultati dell'indagine sembrano confermare l'intuizione formulata da Anthony Downs nel suo modello dell'*issue-attention cycle*. L'attenzione dell'opinione pubblica verso i problemi ambientali non segue infatti un percorso lineare, ma attraversa fasi di maggiore e minore intensità. Nei periodi caratterizzati da instabilità economica e sociale, i valori legati alla protezione dell'ambiente tendono a confrontarsi con esigenze considerate più immediate, quali la sicurezza economica, il contenimento dei costi energetici e la tutela del potere d'acquisto delle famiglie. L'ambiente non scompare dall'agenda pubblica, ma viene valutato attraverso il prisma delle conseguenze economiche e sociali delle politiche adottate.

Un secondo elemento che emerge con forza riguarda il tema della fiducia. Le elevate percentuali di accordo rispetto all'idea che i politici tutelino i propri privilegi, che non considerino prioritari i problemi ambientali o che adottino decisioni guidate da fattori emotivi indicano la presenza di un deficit di accountability percepita. Parallelamente, la convinzione che le politiche ambientali siano imposte dall'alto e non adeguatamente condivise suggerisce l'esistenza di una domanda di maggiore coinvolgimento dei cittadini nei processi decisionali. Da questo punto di vista, la questione ambientale appare strettamente intrecciata con una più ampia crisi di fiducia nei confronti delle istituzioni rappresentative.

Tali evidenze possono essere interpretate anche attraverso la lente della letteratura sull'*emotional politics*. La formazione delle opinioni sulle politiche ambientali non dipende esclusivamente da valutazioni razionali relative ai costi e ai benefici delle misure adottate, ma è influenzata da emozioni quali sfiducia, insicurezza, risentimento e preoccupazione per il futuro. In una fase storica segnata da crisi, queste dimensioni emotive contribuiscono a plasmare il giudizio

dei cittadini sia sulla gravità dei problemi ambientali sia sulla credibilità delle istituzioni chiamate ad affrontarli.

Nel complesso, l'indagine suggerisce che il principale rischio per le politiche ambientali non sia oggi rappresentato dall'assenza di sensibilità verso i temi ecologici, quanto dalla fragilità del rapporto tra cittadini e decisori pubblici. La transizione ecologica richiede infatti non soltanto competenze tecniche e risorse economiche, ma anche consenso sociale, fiducia istituzionale e processi partecipativi capaci di rendere i cittadini parte integrante delle scelte collettive. In assenza di tali condizioni, le politiche ambientali rischiano di essere percepite come imposizioni esterne e di alimentare ulteriori dinamiche di contestazione e resistenza.

La sfida che emerge dal caso italiano riguarda dunque la capacità di conciliare sostenibilità ambientale, sicurezza economica e inclusione democratica. Solo rafforzando la trasparenza dei processi decisionali, la qualità della comunicazione pubblica e il coinvolgimento dei cittadini sarà possibile consolidare il sostegno alle politiche ambientali e prevenire quelle forme di arretramento che la letteratura identifica come espressioni del *green backsliding*.



## Conclusioni

MARTINO MAZZOLENI

*Professore associato di Scienza politica*  
*Università Cattolica del Sacro Cuore*  
martino.mazzoleni@unicatt.it

L'immagine dell'opinione pubblica italiana che l'Osservatorio sullo stato della democrazia di Polidemos e Ipsos-Doxa ci offre già da qualche anno, e che quest'ultima rilevazione riafferma, è quella di una cittadinanza composta da molteplici pubblici. Trattando di democrazia e istituzioni, infatti, vi è una quota consistente di persone con posizioni ben definite, ma pure una 'zona grigia' quantitativamente rilevante, che non si schiera, che forse è disillusa dalla politica ma, pur sempre attaccata alla democrazia, si trova in attesa di gesti e comportamenti della classe politica in grado di rinsaldare un legame che si è sfilacciato nel tempo. Quando guardiamo alla gestione dei luoghi di vita quotidiana nel territorio, mentre alcune ipotesi di politiche in funzione della prossimità e della qualità della vita paiono diffusamente condivise, diverse categorie di cittadini si oppongono a scelte che percepiscono come selettivamente dannose nei propri confronti.

Vi è, invece, una stabile convergenza da parte della maggioranza, spesso ampia, dei rispondenti: è la sfiducia nella politica e, in particolare, nei politici. La prima viene percepita come succube dei mercati globali; i secondi sono visti come inefficaci ed autoreferenziali, anche quando trattano di questioni ambientali.

Azzardiamo l'ipotesi che, per generare fiducia o, quantomeno, consapevolezza di fronte alla sfida epocale della transizione ecologica, sarebbe opportuno che tutti gli attori (classe politica, mass media, gruppi di interesse, *influencer*) adottassero un discorso pubblico fatto meno di *politics*, cioè lotta per il potere, e più di *policies*, cioè di soluzioni e strumenti, con le relative giustificazioni, per affrontare i problemi della collettività. Chiaramente, questo collide con la *media logic* che preferisce lo scontro al dialogo, poiché quest'ultimo non fa *audience* e non aumenta le visualizzazioni sui social network. E contrasta anche con la necessità funzionale degli attori politici di differenziarsi dagli avversari per offrire un'alternativa chiara agli elettori e alle elettrici. Ma dello scontro perpetuo e sterile tra parti politiche, italiane ed italiani hanno ripetutamente mostrato di averne abbastanza. E il nostro sondaggio non fa che confermarlo, con le ampie percentuali di favore rimosse dalle affermazioni di avversione alla classe politica.

Autrici e autori dei commenti, che – unitamente al dott. Andrea Scavo di Ipsos-Doxa per la realizzazione della survey – si ringraziano individualmente per gli interventi stimolanti, richiamano l'esigenza di rendere chiare le decisioni che impattano in modo concreto sull'organizzazione della vita di tutti i giorni. La trasparenza dei processi decisionali non garantisce il consenso, ma genera senz'altro fiducia: i destinatari delle scelte si percepiscono come coinvolti o, quantomeno, informati. A sua volta, la fiducia nelle istituzioni che assumono decisioni per la collettività facilita la continuità nel tempo di queste ultime. La stessa aspirazione alla vicinanza dei servizi e a politiche per la vivibilità e la sicurezza dei luoghi di vita, che i nostri dati dicono essere ampiamente condivisa in Italia, segnala la volontà di cittadine e cittadini di essere partecipi della vita delle rispettive comunità. E non c'è partecipazione senza comunicazione trasparente.

A conclusione di questa analisi, formuliamo l'auspicio che la dimensione della democrazia alla quale italiane ed italiani assistono, cioè quella della campagna elettorale permanente, per la quale mostrano una pragmatica stanchezza, non ostacoli la democrazia della quotidianità da sperimentare nell'ambito delle politiche urbane per la vivibilità e la prossimità. Possa, cioè, concretizzarsi in una convivenza fondata sulla libertà nel rispetto delle esigenze altrui, soprattutto delle categorie più fragili, indispensabile per "l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale" al quale richiama la Costituzione (art. 2). La quotidianità della democrazia non è mai da dare per scontata.

# Polidemos Report

## Report pubblicati / Report Series

1. *Democrazia e pace* (2026)
2. *Democrazia, ambiente e luoghi di vita*, a cura di Martino Mazzoleni (2026)



EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio Universitario  
dell'Università Cattolica  
Largo Gemelli 1, 20123 Milano  
tel. 02.7234.22.35 - fax 02.80.53.215  
e-mail: editoriale.dsu@educatt.it (produzione);  
librario.dsu@educatt.it (distribuzione)  
web: libri.educatt.online  
ISBN: 979-12-5535-546-5



euro 30,00