

## MobilitAria 2019: la qualità migliora ma lontani da un trasporto sostenibile



Presentato, presso la sede del **Gruppo Fs Italiane**, il secondo rapporto “**MobilitAria 2019**” di Kyoto Club e Istituto sull’Inquinamento Atmosferico del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR-IIA) in collaborazione con OPMUS ISFORT.

Lo studio analizza la qualità dell’aria di **14 città metropolitane** (Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia), registrando i **tre inquinanti particolato** (PM10 e PM2,5) e **biossido di azoto** (NO2).

Complessivamente la **mobilità sostenibile** urbana delle grandi città **non registra grossi miglioramenti** negli anni 2017/2018, è questo il dato più significativo che emerge dal rapporto. Lieve miglioramento della qualità dell’aria, ma nelle città continuano gli sforamenti dei limiti normativi. Aumento degli spostamenti della mobilità attiva a piedi e in bicicletta, tiene il trasporto pubblico, ma cresce ancora il numero di auto e moto nelle città e aree metropolitane.

### La situazione attuale

Rilevata una riduzione dei livelli medi di NO2, con alcune città in decremento come Messina (-23%), Cagliari (-21%), Roma (-12%), Torino (-12%) e Bologna (-11%). Al contrario Reggio Calabria e Catania segnalano un superamento dei valori. Tra le città che nel 2018 hanno superato i limiti ci sono Milano, Roma e Torino.

Per le concentrazioni medie di PM10, in genere al di sotto dei limiti, per diverse città è avvenuto il superamento dei limiti giornalieri, che ricordiamo non dovrebbero superare i 35 sforamenti l’anno. Tra queste la peggiore del 2018 è Torino (89 giorni) seguita da Milano (79 giorni), Venezia (63 giorni), Napoli (40 giorni) Cagliari (49 giorni). L’Italia, per il continuo superamento dei limiti normativi di PM10, è stata deferita alla Corte di Giustizia dell’Unione Europea per non aver preso misure adeguate nel contrastare l’inquinamento dell’aria.

Sotto il punto di vista della **mobilità urbana**, il report analizza cosa è avvenuto in questi due anni a livello urbano, regionale e nazionale, con i diversi provvedimenti e investimenti. Per le **Zone a Traffico Limitato** si consolida la ZTL di Palermo, novità da Firenze con la ZTL estiva e poi arrivata Area B a Milano: due terzi della città dove progressivamente saranno eliminate le auto più inquinanti. Stabili nel biennio aree pedonali e piste ciclabili.

Per l’uso del **Trasporto Pubblico Urbano** (TPL) aumentano gli utenti a Bologna (+18%) e Torino (+12%), Cagliari (+9%) maglia nera per Catania (-10%). La *sharing mobility* cresce a Milano, Torino, Firenze, Roma, Palermo e Cagliari, sbarca a Bologna per la prima volta, ma nelle altre città non

decolla. Ed ecco il dato negativo: dopo anni in costante diminuzione, nel biennio 2017-2018 torna a salire **l'indice di motorizzazione** di automobili sia nelle città che aree metropolitane: Torino è la peggiore (+5%, 674 veicoli/1000 abitanti), seguita da Bologna (+3%, 531 veicoli/1000 abitanti).

“In questi due anni abbiamo registrato un **lieve miglioramento della qualità dell'aria** ma le città e le Regioni italiane sono troppo lente nelle azioni da intraprendere rispetto ai problemi di traffico e congestione. Da un lato **migliora la mobilità attiva** ed il trasporto pubblico nelle aree centrali ma nelle aree metropolitane l'auto continua ad essere il mezzo più utilizzato”, hanno dichiarato **Anna Donati**, coordinatrice del gruppo di lavoro sulla mobilità sostenibile di Kyoto Club e **Francesco Petracchini**, ricercatore del CNR-IIA. “Ed è qui che bisogna investire di più con misure e risorse a livello nazionale verso la mobilità sostenibile.”

“L'analisi dei dati mostra che esistono **differenze rilevanti nei modelli di mobilità espressi tra le singole aree metropolitane** sia per intensità e caratteristiche della domanda, sia soprattutto nell'uso dei mezzi di trasporto.

Le Città metropolitane del Nord (+ Firenze), pur con eccezioni e specificità particolari, si stanno complessivamente muovendo verso un'organizzazione più sostenibile del trasporto, mentre quelle del Sud (+ Roma) appaiono in ritardo, anche se non mancano situazioni interessanti di forte recupero” è il commento del Direttore della ricerca di ISFORT, **Carlo Carminucci**.

“L'altro dato generale significativo che emerge, peraltro non così scontato, è l'omogeneità degli indicatori delle Città metropolitane con le medie nazionali, come se non esistesse una specificità dell'area metropolitana rispetto alla domanda di mobilità e alla scelta dei mezzi di trasporto. Ciò significa che queste aree così rilevanti per lo sviluppo del Paese devono accelerare la transizione verso un modello di mobilità più sostenibile, positivamente avviato negli ultimi anni ma ancora troppo debole e a macchia di leopardo”.

### **Proposte per il futuro**

Nell'ultima parte del report, Kyoto club e CNR-IIA lanciano diverse proposte per migliorare la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile: **l'aumento del numero di centraline** per controllare meglio la qualità dell'aria, l'approvazione di **un nuovo codice della strada, linee guida per i Piani regionali sulla Qualità dell'Aria**, il monitoraggio dei PUMS che tutte le città metropolitane devono approvare a breve.

Inoltre sono definiti target precisi al 2025 per l'aumento del trasporto collettivo, della mobilità pedonale e ciclistica, della sharing mobility, contestuale alla riduzione dell'uso dell'auto privata.

Per il veicolo elettrico **si propone che dopo il 2030 non vengano vendute in Italia più veicoli “fossili”** ma su punti sul tutto elettrico per auto, moto e trasporto pubblico.