

Crisi del trasporto pubblico, crescono biciclette e monopattini: il rapporto MobilitAria 2022



Continua a crescere la ciclabilità e il monopattino in sharing è protagonista di un vero e proprio boom, mentre prosegue la crisi del trasporto collettivo; l'auto privata resta protagonista, anche se in diverse città non è tornata a livelli precovid a causa del protrarsi dello smart working.

Questi i principali temi messi in evidenza nel Rapporto "MobilitAria 2022", realizzato da Kyoto Club e dall'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR-IIA), in collaborazione con ISFORT, nell'ambito della campagna europea

Clean Cities, che analizza i dati della mobilità e della qualità dell'aria al 2021 nelle 14 città metropolitane italiane: Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Reggio Calabria, Torino, Venezia.

Novità dell'edizione 2022: l'analisi delle emissioni di gas serra

A livello nazionale, dal 1990 al 2019 i gas serra nei trasporti sono cresciuti del 3,9%, e anche nelle città metropolitane si evidenzia una tendenza all'aumento. Nelle 14 città metropolitane, per i gas serra si evidenzia il peso enorme dei trasporti stradali sul totale (mediamente dal 30 al 60%) e di questo segmento l'automobile determina in genere almeno due/terzi.

Nell'anno 2019, (pre-pandemia) i contributi più rilevanti alle emissioni del settore trasporti su strada della CO₂ sono da attribuire al traffico automobilistico che varia nelle Città Metropolitane da un minimo del 58% a un massimo del 78% rispetto alle emissioni totali dei trasporti. Il contributo medio nelle Città Metropolitane derivato dai veicoli commerciali leggeri è pari al 10%, quello dei veicoli commerciali pesanti 17%, mentre per i ciclomotori e motocicli è pari al 3%.

Considerando le emissioni pro capite di CO₂ relative al settore trasporti su strada, le città con i valori più alti sono Bologna (2.383 kg/anno) e Firenze (2.055 kg/anno), a cui seguono Venezia (1.953 kg/anno) e Genova (1.883 kg/anno). Nelle aree metropolitane di queste città ricadono importanti tratti autostradali caratterizzati quindi anche da un forte contributo alle emissioni del comparto merci. Invece, Napoli e Palermo sono caratterizzate dai valori più bassi di emissioni pro-capite con circa 1.000 Kg di CO₂/anno.

Diverse città continuano a superare più di 35 volte il limite giornaliero del PM₁₀ nell'arco di un anno. La situazione più critica si riscontra anche nel 2021 come nel 2020 nella città di Torino (75 superamenti),

seguono Milano con 61 e Venezia con 50, a cui si aggiunge quest'anno Catania (50 superamenti).

“Dall’analisi dei dati emerge l’importante peso delle emissioni del settore dei trasporti su strada in ambito metropolitano – spiega il **Direttore di CNR-IIA, Francesco Petracchini** –. Si rilevano ancora criticità sia sui livelli di inquinamento che delle emissioni, in particolare di CO₂, nelle 14 città metropolitane. Il percorso per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del settore dei trasporti è stato intrapreso ma le politiche da attuare a livello nazionale dovranno essere ambiziose e di lungo periodo”.

La mobilità urbana

C’è poi il capitolo mobilità urbana. Su questo fronte, il rapporto analizza i provvedimenti intrapresi dalle amministrazioni delle 14 città metropolitane italiane nel 2021 basandosi essenzialmente sullo studio dei **Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS)** approvati o in corso di approvazione.

Il rapporto segnala innanzitutto un potenziamento delle reti ciclabili grazie anche agli stanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS). Tra i casi virtuosi ci sono Roma (+ 69 km), Genova (+ 29 km), Torino (+17 km), Bologna (+ 12 km) e Cagliari (+11 km).

È **boom della micromobilità elettrica**. Da segnalare a questo proposito l’avvio di servizi in alcune città che ne erano precedentemente sprovviste, come Catania (3 operatori e una flotta di 1000 mezzi) e Palermo (con 3500 mezzi in flotta e ben 7 operatori). Aumenta la flotta dei mezzi a disposizione in molti centri, tra cui Milano (che passa da una flotta di 3750 mezzi a 5250), Torino (da 3500 a 4500), Napoli (da 1050 a 1800), Bari (da 1000 a 1500).

Per il **bike sharing** la città più virtuosa è sicuramente Milano, con quasi 17 mila bici in flotta (trend in aumento rispetto allo scorso anno). Segue Roma (flotta di 9700 bici, tendenza positiva) seguita da Torino (5300), Firenze (4000) e Bologna (2500).

Per quanto riguarda **car sharing**, sul podio c’è Roma (con una flotta di 2153), poi troviamo Milano (2118) e Torino (880). Il capoluogo lombardo si piazza al primo posto anche per quanto riguarda la mobilità condivisa degli scooter (4.352 pezzi in flotta) seguita dalla Capitale (3400).

Un dato interessante riguarda poi la composizione del parco circolante: le autovetture a gasolio sono in diminuzione, mentre si registra una **crescita significativa** delle **autovetture elettriche e ibride**. Tra i principali exploit per quanto riguarda le aree metropolitane, segnaliamo Roma (99931 ibride e 10805 elettriche) Milano (86147 e 7509), Torino (47470 e 5263) Firenze (41735 e 7292) e Bologna (29268 e 2157).

Città italiane in basso nella classifica Clean Cities

In appendice al rapporto un Focus legato alla Campagna europea Clean Cities, che contiene un **City Ranking tra 36 grandi città europee** in cui sono comprese 4 città italiane: **Milano, Torino, Roma e Napoli**. A confronto la mobilità attiva, il trasporto collettivo, le politiche per migliorare la qualità dell’aria e ridurre le emissioni, la sicurezza sulle strade, gli spazi pedonali, da cui si evince che le città italiane sono nella parte bassa della classifica.

Per il futuro servono cambiamenti strutturali e forti innovazioni, accelerando la decarbonizzazione con una offerta intelligente di mobilità - secondo i principi **Avoid, Shift, Improve** - da attuare attraverso l’adozione di alcune misure specifiche e mirate.

Tra queste: colmare il gap del trasporto ferroviario locale e la cura del ferro; potenziare il **trasporto collettivo di massa** nelle città, investire ulteriormente sulle reti ciclabili, rafforzare i servizi di sharing mobility, puntare sul trasporto pubblico e sull'integrazione modale, predisporre dei Piani Urbani di **Logistica Urbana Sostenibile**, dotare le città di zone a basse emissioni, dove escludere in modo progressivo la circolazione di auto, moto e veicoli commerciali più inquinanti, elettrificare la mobilità, riorganizzare il lavoro della pubblica amministrazione e del settore privato con lo smart working e la differenziazione degli orari.

Per raggiungere questi obiettivi, servono importanti strumenti strategici: l'approvazione di un nuovo **Codice della Strada**, aggiornare il **Piano Nazionale Energia e Clima** per lo sviluppo della mobilità elettrica e delle energie rinnovabili, approfondire le conoscenze sui fenomeni di inquinamento atmosferico nelle città, emanare nuove Linee Guida omogenee per la redazione e aggiornamento dei **Piani Regionali per la qualità e il risanamento dell'aria**, accelerare l'attuazione del **Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico** incluso tra gli obiettivi strategici del PNRR.

“Dal Rapporto – dichiara **Anna Donati**, del **gruppo di lavoro Mobilità sostenibile di Kyoto Club** – emerge con chiarezza il peso negativo del traffico veicolare per le emissioni inquinanti e di gas serra e vengono sottolineate le criticità del nostro sistema di mobilità urbana, con la debolezza cronica del trasporto collettivo. Significativi investimenti sono in arrivo da PNRR e dal Bilancio ma mancano **ancora 5 miliardi** da destinare alle reti tramviarie e metropolitane per le città, **almeno 1,2 miliardi** da destinare alla mobilità ciclabile, e 1 miliardo/anno aggiuntivo per i servizi di trasporto collettivo, se vogliamo accelerare la svolta verso la città sostenibile, attuare i PUMS e arrivare a città carbon neutral al 2030”.