

## Il secondo Rapporto Mobilitaria 2019

**MobilitAria 2019**, è il secondo rapporto realizzato dal gruppo di lavoro “Mobilità sostenibile” di Kyoto Club e dagli esperti di CNR-IIA (Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto sull’Inquinamento Atmosferico) con una inedita collaborazione con OPMUS, l’Osservatorio Politiche Mobilità Urbana Sostenibile di ISFORT.

Il rapporto delinea un quadro complessivo sull’andamento della qualità dell’aria e delle politiche di mobilità urbana nelle principali 14 città e aree metropolitane italiane nel periodo 2017-2018.

### La mobilità urbana nelle 14 città metropolitane 2017-2018

La mobilità urbana nel biennio ha consolidato tendenze ed azioni ma senza balzi in avanti, come sarebbe necessario, rispetto alla situazione diffusa di congestione, incidentalità, emissioni di gas serra e inquinamento.

**Stabili le Zone a Traffico Limitato**, come dato positivo si consolida la ZTL di Palermo con i varchi telematici e Firenze che ha introdotto una ZTL estiva con orari estesi. Da febbraio 2019 è partita area B a Milano, l’area allargata dove saranno esclusi in modo progressivo i veicoli più inquinanti: costituisce una autentica innovazione, che conferma il capoluogo lombardo come punta avanzata tra le realtà italiane. A Torino presentata a febbraio 2019 dalla Giunta Comunale la nuova ZTL estesa tutto il giorno, con pedaggio di accesso e sosta modello area C milanese: confronto acceso, proteste e polemiche ma la Sindaca ha annunciato che andrà avanti.

Da ottobre 2018 a marzo 2019 è stato attuato il primo provvedimento di blocco del traffico nel bacino padano per i veicoli vetusti e inquinanti, ma gli scarsi controlli ne inficiano il risultato.

L’uso del **trasporto pubblico** cresce lievemente, in qualche città anche in modo significativo (Bologna, Cagliari, Torino, Firenze) ma dove c’è la crisi finanziaria dell’azienda di trasporto cala ancora, come avviene a Napoli, Roma e Catania. Realizzate nuove **tramvie** a Firenze e Palermo, che si configurano come le due città più impegnate a favore del tram, con nuovi progetti ed estensioni della rete. Altri progetti sono in arrivo come a Bologna, candidata al MIT per il finanziamento della prima linea tramviaria. Prosegue la realizzazione delle metropolitane a Milano, Roma, Napoli e Catania, mentre Torino ha presentato il progetto per la Linea 2. Nuovi progetti anche Cagliari che si candida a realizzare una linea BRT, mentre Genova punta su 4 nuove linee del trasporto pubblico (BRT o Tram da decidere).

Piuttosto stabili **aree pedonali** e **piste ciclabili**. Bari ha deciso in forma sperimentale per 4 mesi il “pagamento” per chi pedala come forma di incentivo, unica tra le grandi città. Incentivi all’acquisto per bici e moto elettriche a Catania e Genova, dove non a caso la moto viene molto usata.

La **Sharing Mobility** cresce a Milano, Torino, Firenze, Roma, Palermo e Cagliari, mentre sbarca a Bologna per la prima volta. Per il resto vi sono difficoltà e in qualche caso viene sospeso il servizio, come per il *car sharing* a Bari.

La **mobilità elettrica** ha numeri purtroppo insignificanti anche se procedono accordi tra le città e gli operatori per l’installazione di colonnine.

Va registrato come dato negativo, la crescita nelle città e aree metropolitane dell’**indice di motorizzazione** di auto e moto, che nei dieci anni precedenti era diminuito in modo significativo. Torino la peggiore con un + 5,4%.

### **La qualità dell’aria nelle 14 grandi città**

Dalle analisi condotte nel 2017 e 2018 si è riscontrato un **miglioramento della qualità dell’aria**, che tuttavia non è sufficiente a garantire per tutte le città il rispetto dei limiti normativi. E andrà verificato negli anni a venire se queste tendenze saranno confermate o meno.

Nello specifico, per il **Biossido di Azoto (NO<sub>2</sub>)** si verifica una **riduzione** delle concentrazioni medie. Le maggiori percentuali di decremento sono state registrate nelle città di Messina (-23%), Cagliari (-21%), Roma (-12%) Torino (-12%) e Bologna (-11%). In controtendenza Catania e Reggio Calabria che indicano un incremento dei valori. Nel 2018 le città di Milano, Roma e Torino hanno registrato valori di NO<sub>2</sub> superiori ai limiti normativi; rispettivamente 45 µg/m<sup>3</sup> per Milano e 43 µg/m<sup>3</sup> per Roma e Torino.

In merito al valore del limite orario dell’NO<sub>2</sub> nel 2018 non si osservano particolari criticità, infatti **nessuna città presenta superamenti oltre il limite**.

Le concentrazioni medie del **PM<sub>10</sub>** in tutte le città analizzate risultano al di **sotto dei limiti**. Diversamente, per il **limite giornaliero** del PM<sub>10</sub> in alcune città la situazione rimane critica: in particolare, Torino, Milano, Venezia, Cagliari e Napoli superano il limite consentito, e fra queste la città con il maggior numero di superamenti è Torino (89 giorni).

In merito alle concentrazioni del **PM<sub>2,5</sub>** nessuna città registra valori maggior al limite normativo, tuttavia le città di Torino, Milano e Venezia presentano concentrazione prossime ai 25 µg/m<sup>3</sup>.

Nonostante si sia riscontrato un miglioramento della qualità dell'aria in alcune città, questo non è sufficiente per ridurre le concentrazioni e i superamenti al di sotto dei limiti previsti dalla normativa.

### Le caratteristiche della mobilità nelle 14 aree metropolitane.

I dati inediti dell'indagine OPMUS ISFORT - presenti nel Rapporto 2019 - danno conto sulle caratteristiche della mobilità nelle 14 aree metropolitane e sono stati estratti dall'indagine annuale Audimob di Isfort sugli stili e i comportamenti di mobilità degli italiani. Gli indicatori presi in considerazione descrivono sia il profilo dimensionale-quantitativo (tasso di mobilità, tempo dedicato alla mobilità, lunghezza degli spostamenti), sia le caratteristiche principali della domanda di mobilità (motivazioni degli spostamenti, scelta dei mezzi di trasporto da utilizzare), cercando altresì di coglierne le tendenze recenti. A tale scopo vengono messi a confronto due periodi: il biennio 2012-2013 e il biennio 2016-2017.

Quello che emerge dai dati è un **balzo** negli ultimi anni della **mobilità attiva** (a piedi ed in bicicletta), una tenuta del trasporto pubblico ed una riduzione dell'uso dell'auto.

#### QUOTE MODALI

Tabella 5 Distribuzione degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato (val. %) (\*) Media semplice

	Media 2012-2013					Media 2016-2017				
	Piedi	Bici	Moto	Auto	Mezzi pubblici	Piedi	Bici	Moto	Auto	Mezzi pubblici
Torino	16,1	3,7	0,6	63,6	16,0	20,8	5,2	1,5	56,2	16,3
Milano	17,9	3,0	3,2	53,8	22,1	20,6	6,8	0,9	50,8	20,9
Genova	17,7	0,0	10,8	48,6	22,9	26,8	1,0	12,0	41,3	18,9
Venezia	27,4		1,1	53,1	18,4	31,2		1,5	52,1	15,2
Bologna	13,0	3,7	5,9	64,8	12,6	23,0	5,2	3,0	57,6	11,2
Firenze	15,8	2,5	10,6	55,8	15,3	22,8	5,5	8,9	52,0	10,8
Roma	13,5	0,2	4,6	58,6	23,1	18,8	1,0	5,7	55,4	19,1
Napoli	21,2	0,5	5,8	58,0	14,5	26,2	0,6	4,9	55,1	13,2
Bari	25,4	0,9	0,5	61,4	11,8	32,8	3,5	1,5	54,4	7,8
Cagliari	18,1	0,1	0,2	70,1	11,5	21,7	1,5	0,7	63,0	13,1
Reggio Calabria	8,3	0,1	4,5	81,0	6,1	15,4	1,1	2,2	73,8	7,5
Messina	15,3	0,1	77,1		7,5	14,4	1,6	77,4		6,6
Palermo	19,8	1,2	2,6	69,9	6,5	23,9	2,6	2,9	62,8	7,8
Catania	14,1	0,8	5,3	75,9	3,9	17,9	1,7	4,1	68,0	8,3
Media Città metropolitane (*)	17,4	1,2	9,5	58,2	13,7	22,6	2,7	9,1	53,0	12,6
Media Italia	14,4	2,7	3,1	68,2	11,6	20,6	3,8	3,5	59,7	12,4

Cresce il **numero degli spostamenti**, ne diminuisce la **lunghezza** ed il **tempo medio** dedicato alla mobilità: si tratta di tendenze presenti in tutte le 14 aree metropolitane.

Dalla valutazione complessiva dei dati è possibile riassumere la ripartizione modale con il **Tasso di mobilità sostenibile**, che somma gli spostamenti a piedi, in bicicletta e mezzi pubblici. Si tratta di un buon misuratore di risultato, anche se non esaustivo, rispetto alla capacità dei territori di mettere in campo politiche di disincentivazione all'uso dei mezzi privati e di promozione dei modi di trasporto alternativi.

### TASSO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

Tabella 6 (percentuale di spostamenti a piedi+bici+mezzi pubblici sul totale) (\*) Media semplice

	Media 2016-2017		Media 2012-2013		Variazione del peso percentuale
	Indice	Posizione in graduatoria	Indice	Posizione in graduatoria	
Milano	48,3	1	43,0	2	5,3
Genova	46,7	2	40,6	3	6,1
Venezia	46,4	3	45,8	1	0,6
Bari	44,1	4	38,1	4	6,0
Torino	42,3	5	35,8	7	6,5
Napoli	40,0	6	36,2	6	3,8
Bologna	39,4	7	29,3	10	10,1
Firenze	39,1	8	33,6	8	5,5
Roma	38,9	9	36,8	5	2,1
Cagliari	36,3	10	29,7	9	6,6
Palermo	34,3	11	27,5	11	6,8
Catania	27,9	12	18,8	13	9,1
Reggio Calabria	24,0	13	14,5	14	9,5
Messina	22,6	14	22,9	12	-0,3
Media Città metropolitane (*)	37,9		32,3		5,5
Media Italia	36,8		28,7		8,1

In **VERDE** le città metropolitane che hanno guadagnato posizioni in graduatoria

In **ROSSO** le città metropolitane che hanno perso posizioni in graduatoria

In **GRIGIO** le città metropolitane che sono rimaste stabili in graduatoria

Il tasso di mobilità sostenibile è inferiore al 40%, sia nella media delle Città metropolitane, sia in quella nazionale, a conferma del perdurante dominio dei mezzi privati nelle scelte di mobilità degli italiani. Tra il 2012-2013 e il 2016-2017 l'indice è cresciuto di quasi **8 punti** a livello nazionale e di circa **5,5 punti** nelle aree metropolitane. Nei territori metropolitani i mezzi di trasporto alternativi all'auto sono utilizzati un po' di più rispetto al resto del Paese, ma questa forbice positiva si va riducendo e gli indici sono ormai quasi allineati. La spinta delle politiche di mobilità sostenibile nelle aree metropolitane non sembra quindi essere stata così robusta (o così efficace) rispetto a quanto accaduto nelle grandi città capoluogo.

Nella graduatoria delle singole Città Metropolitane (intese come area vasta) appare molto marcato il **divario tra Nord e Sud**, con qualche significativa eccezione. Nel periodo 2016-2017 è l'area di Milano ad aprire il *ranking* con un tasso di mobilità sostenibile vicino al 48,3%, guadagnando una posizione rispetto al periodo di confronto 2012-2013. Seguono non distanti le aree di Genova, di Venezia – che perde tuttavia il primato conquistato nel 2012-2013 – e poi ancora sopra la soglia del 40%, la prima area del sud ovvero Bari grazie al robusto contributo della mobilità pedonale, quindi Torino e Napoli. Nelle code della classifica si posizionano le aree metropolitane di Catania, Reggio Calabria e Messina. In particolare Messina esprime un indice pari al 22,6%, molto inferiore alla metà di Milano ed è l'unica provincia che ha sperimentato una diminuzione, seppure lieve (-0,3%), del tasso di mobilità sostenibile. Guardando infine alle variazioni dell'indice l'area che ha sperimentato il dinamismo maggiore è stata quella di Bologna (10 punti di crescita tra il 2012-2013 e il 2016-2017), che ha di conseguenza guadagnato tre posizioni, mentre le aree meno dinamiche sono risultate Venezia, Roma e Napoli.

### **Le proposte di Kyoto CLUB e CNR IIA.**

Secondo Kyoto Club l'obiettivo dovrebbe esserci un target europeo per lo stop alla vendita di auto a combustione interna, con quote annuali crescenti, con un target di emissioni zero per tutti i veicoli venduti al più tardi dal 2030.

È una delle proposte di Kyoto Club e CNR IIA incluse nel Rapporto 2019, insieme agli obiettivi al 2025 per arrivare al 25% degli spostamenti a piedi, al 10% in bicicletta, al 20% per gli utenti del trasporto pubblico, una crescita del 20% del trasporto ferroviario locale e della *sharing mobility*. A queste misure, secondo i ricercatori, vanno affiancati provvedimenti per la distribuzione efficiente delle merci urbane, con i Piani Urbani di Logistica Sostenibile, che deve essere parte dei PUMS. Un set di misure che dovrebbero ridurre sotto il 50% l'uso dell'auto e far crescere la mobilità sostenibile nelle aree urbane.