



COMUNICATO STAMPA

Rapporto MobilitAria 2022, cresce la ciclabilità, crisi del trasporto pubblico, boom dei monopattini. Le automobili decisive per le emissioni di gas serra. I dati sulla qualità dell'aria e la mobilità urbana nelle città italiane

Roma, 5 maggio 2022

Il report è stato presentato oggi sul canale [YouTube di Kyoto Club](#).

Il 2021 è stato un anno ancora contrassegnato dalla pandemia, con una diminuzione degli spostamenti e obblighi di distanziamento del trasporto pubblico. Il risultato è che a causa delle regole anticovid e grazie alle azioni delle amministrazioni è cresciuta la ciclabilità, c'è stato un vero e proprio boom del monopattino in sharing, mentre è proseguita la crisi del trasporto collettivo. L'auto resta una protagonista, anche se in diverse città non è tornata a livelli precovid per lo smart working, proseguito lungo tutto il 2021.

Sono questi i principali temi del [Rapporto "MobilitAria 2022"](#), realizzato da Kyoto Club e dell'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

Un'autentica novità 2022 è l'analisi delle emissioni di gas serra delle Città Metropolitane, sia riferite alle emissioni totali che per la parte trasporti terrestri con la ripartizione dei diversi segmenti di veicoli. È stata utilizzato la base informativa di ISPRA con l'inventario delle emissioni, riferiti all'andamento 1990-2019. Analizzati alla stessa scala i due inquinamenti: NOX e PM₁₀.

L'andamento delle emissioni di CO₂ totali dal 1990 al 2019 è stato differente fra le varie Città Metropolitane: in alcuni centri si registra una tendenza decrescente, in altre stabile o in altre ancora crescente come per la Città Metropolitana di Bologna (+30%) nell'ultima decade.

A livello nazionale, i gas serra nei trasporti sono cresciuti dal 1990 al 2019 del 3,9%, ed anche nelle città metropolitane si evidenzia una tendenza alla crescita. 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 ne determina in genere almeno due/terzi.

Nell'anno 2019, (pre-pandemia) si osserva che le emissioni del settore **trasporti su strada della CO₂, i contributi più rilevanti 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%.

Inoltre, emerge che nelle aree metropolitane di Milano, Bologna, Firenze, Genova e Venezia, in cui ricadono importanti arterie autostradali e/o tangenziali, si osservano i valori percentuali più alti determinati dal contributo dei veicoli commerciali pesanti e autobus (19% - 28%).

Considerando le emissioni pro capite di CO₂ relative al settore trasporti su strada emerge che 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). Occorre infatti considerare che 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.

Nel rapporto è presente un contributo elaborato da **ISFORT- Osservatorio Audimob, sulle caratteristiche della domanda di mobilità dei cittadini/e nelle Città Metropolitane**, con i dati 2014-2016 confrontati con il triennio 2017-2019, da mettere in correlazione con i dati delle emissioni inquinanti e dei gas serra.

Come ogni anno sono state analizzate le concentrazioni degli inquinanti delle 14 Città Metropolitane. Quasi tutte le città registrano una crescita rispetto all'anno 2020 delle concentrazioni di NO₂. Per il PM₁₀ e PM_{2,5} si assiste ad un miglioramento delle concentrazioni per la metà delle città analizzate; tuttavia, si registra un peggioramento per diverse città del sud. Malgrado la situazione sfavorevole rispetto all'anno pandemico (2020), se si effettua un raffronto fra la condizione nel 2021 e quella nel 2019, anno in cui il traffico e la mobilità erano regolari, si evince che le tendenze sono in calo, soprattutto per quel che riguarda il biossido di azoto. Tuttavia, permangono alcune criticità, in particolare a Reggio Calabria per NO₂.

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)**.

Nel rapporto MobilitAria 2022 c'è inoltre un'altra novità. A settembre del 2021, l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha pubblicato le nuove Linee guida sulla qualità dell'aria, con raccomandazioni sui principali inquinanti atmosferici, suggerendo nuovi valori da non superare per limitare gli effetti nocivi sulla salute.

Il CNR-IIA ha effettuato nel Rapporto un confronto dei valori medi registrati nel 2021 per biossido di azoto e particolato atmosferico dalle stazioni di fondo urbano, evidenziando una sostanziale distanza delle concentrazioni attuali con i valori raccomandati dall'OMS più ambiziosi. Emerge che **nessuna delle città considerate è infatti in linea con i parametri dell'OMS**, e alcune di queste segnalano degli scostamenti molto rilevanti.

*«Dall'analisi dei dati emerge l'importante peso delle emissioni del settore dei trasporti su strada in ambito metropolitano. 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». Lo dichiara il Direttore di CNR-IIA, Francesco Petracchini.». Lo dichiara il **Direttore di CNR-IIA, Francesco Petracchini.***

C'è poi il capitolo mobilità urbana. Su questo fronte, lo studio analizza i **provvedimenti intrapresi dalle amministrazioni comunali delle 14 città metropolitane italiane nel 2021.**



Per i PUMS, vengono analizzati quelli approvati, adottati, in corso di elaborazione, delle 14 Città Metropolitane, studiando i contenuti e le strategie. In due casi Bologna e Genova - essendo approvati oramai da oltre due anni - ne viene analizzata l'attuazione su alcuni rilevanti progetti programmati. In un caso non risulta alcuna attività avviata e quindi ci siamo riferiti al PUMS comunale (Palermo), mentre per un altro (Catania) sembra riaffidato in questi ultimi giorni e non sono disponibili sul sito documenti di Piano. **Comunque, in generale, nell'anno 2021 i PUMS Metropolitan hanno fatto in media passi in avanti significativi verso l'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. Segnaliamo 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). Abbiamo poi **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), **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 ulteriore interessante dato 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).

Il Rapporto Contiene due focus europei. **Uno arriva da T&E Italia ed approfondisce la strategia europea per la decarbonizzazione** dei trasporti nel recente Green Deal della Commissione Europea, con gli obiettivi di riduzione dei gas serra e *fossil free*, dal Fit for 55 all'Urban Mobility Framework.

Il secondo è legato alla Campagna europea Clean Cities, con un interessante 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 secondo Kyoto Club e CNR -IIA attraverso l'adozione di alcune misure.

Tra queste: colmare il gap del trasporto ferroviario locale e la **cura del ferro**, con le azioni del Gruppo FS Italiane che si pone al centro di un sistema di mobilità sostenibile per offrire soluzioni di trasporto in grado di ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti, a beneficio dell'ambiente, della salute pubblica e della qualità della vita; potenziare il **trasporto collettivo** di massa nelle città realizzando nuove reti tramviarie e ampliando i filobus e i bus già esistenti, investire sulle **reti ciclabili** per 5.000 km di percorsi, 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 delle auto e 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, continuano Kyoto Club e CNR-IIA, 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 Metropolitane, emanare nuove Linee Guida omogenee per la redazione ed aggiornamento dei **Piani Regionali per la qualità ed il risanamento dell'aria**, accelerare l'attuazione del **Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico** incluso tra gli obiettivi strategici del PNRR.

"Dal Rapporto emerge con chiarezza il peso negativo del traffico veicolare per le emissioni inquinanti e di gas serra e vengono sottolineare le criticità del nostro sistema di mobilità urbana, con la debolezza cronica del trasporto collettivo e della mobilità attiva. 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, ed 1 miliardo/anno aggiuntivo per i servizi di trasporto collettivo, se vogliamo accelerare la svolta verso la città sostenibile, attuare i PUMS ed arrivare a città carbon neutral al 2030". Lo dichiara **Anna Donati, del gruppo di lavoro "Mobilità sostenibile" di Kyoto Club**.

La scheda

Chi: Cnr-lia e KyotoClub

Che cosa: Rapporto MobilitAria 2022, dati della mobilità e della qualità dell'aria al 2021 nelle 14 città metropolitane.

Per informazioni:

Ambra Messina Cnr-lia, 3927927916 comunicazione@iia.cnr.it

<https://iia.cnr.it/>

Giacomo Pellini, Clementina Taliento, Ufficio stampa Kyoto Club, 06 485539 g.pellini@kyotoclub.org, c.taliento@kyotoclub.org

www.kyotoclub.org