

OSSERVATORIO MOBILITÀ SOSTENIBILE

DATI, GRAFICI,
NOTIZIE

italy.cleancitiescampaign.org/osservatorio-mobilita/



Alleanza Clima Lavoro presenta la terza edizione del convegno

Mobilità sostenibile al lavoro

Torino, Camera del Lavoro, via Carlo Pedrotti 5, 25-26 gennaio 2024

Verso città a zero emissioni

Marco Talluri

Kyoto Club
Giornalista scientifico
Direttore Ambientenonsolo
già dirigente comunicazione ARPA Toscana

m.talluri@kyotoclub.org

<https://ambientenonsolo.it>

Un'iniziativa coordinata da:



Obiettivo decarbonizzazione

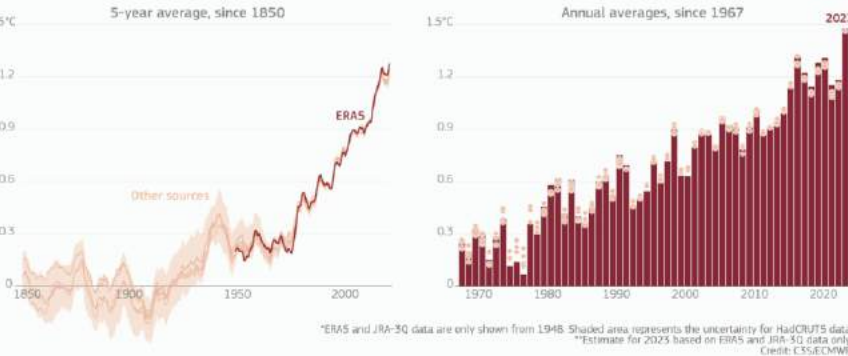
- Il **Green Deal** europeo mira a rendere l'Europa climaticamente neutra entro il 2050. Per rendere giuridicamente vincolante questo obiettivo, la Commissione Europea ha proposto la **legge europea sul clima**, che fissa anche un nuovo e più ambizioso obiettivo di **riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990**.
- la Commissione Europea ha lanciato la missione "**100 città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030**", la cosiddetta "missione per le città", selezionando 100 città dei 27 Stati membri, 9 delle quali italiane (Bergamo, **Bologna**, Firenze, **Milano**, Padova, Parma, Prato, **Roma** e **Torino**), che si sono impegnate a compiere azioni per raggiungere la neutralità climatica nel 2030

Copernicus: il 2023 è l'anno più caldo mai registrato, con una temperatura globale vicina al limite di 1,5°C

Gennaio 9, 2024

GLOBAL SURFACE TEMPERATURE: INCREASE ABOVE PRE-INDUSTRIAL LEVEL (1850-1900)

■ ERA5 data ■ Other sources* (including JRA-3Q, GISTEMPv4, NOAA GlobalTempv5, Berkeley Earth, HadCRUT5)



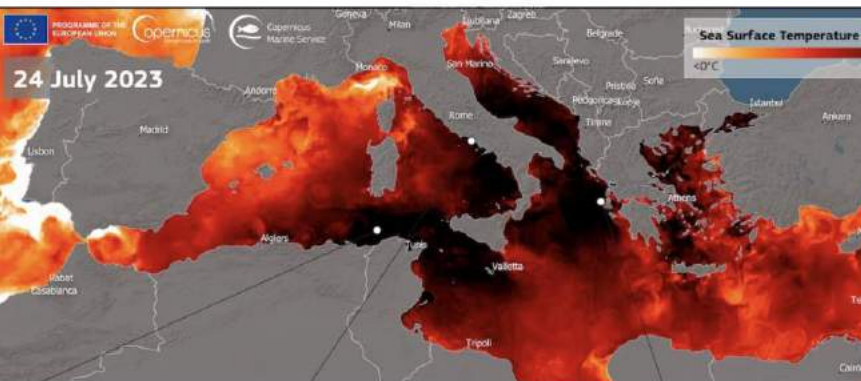
CAMBIAMENTO CLIMATICO

COMMISSIONE EUROPEA

METEO

Le immagini dallo spazio di Copernicus ci raccontano questa lunga estate incandescente

Agosto 20, 2023



CAMBIAMENTO CLIMATICO

EMERGENZE AMBIENTALI

NAZIONI UNITE

UNICEF: 20.000 bambini sfollati ogni giorno a causa di eventi legati al clima

Novembre 28, 2023



CAMBIAMENTO CLIMATICO

Papa Francesco: "il mondo che ci accoglie si sta sgretolando e forse si sta avvicinando a un punto di rottura"

Ottobre 8, 2023



ACQUA

ARIA

BIODIVERSITÀ

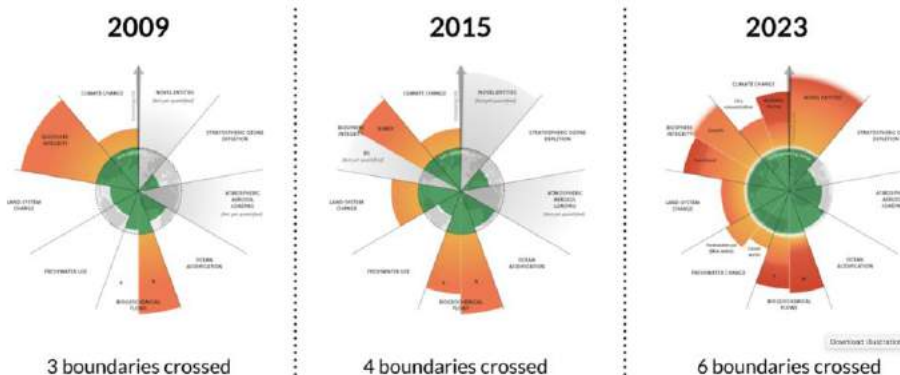
CAMBIAMENTO CLIMATICO

EMERGENZE AMBIENTALI

SVILUPPO SOSTENIBILE

Tutti i confini planetari tracciati per la prima volta, sei dei nove sono già stati superati

Novembre 8, 2023



AMBIENTE

Alluvione a Campi Bisenzio (FI), dentro la notizia

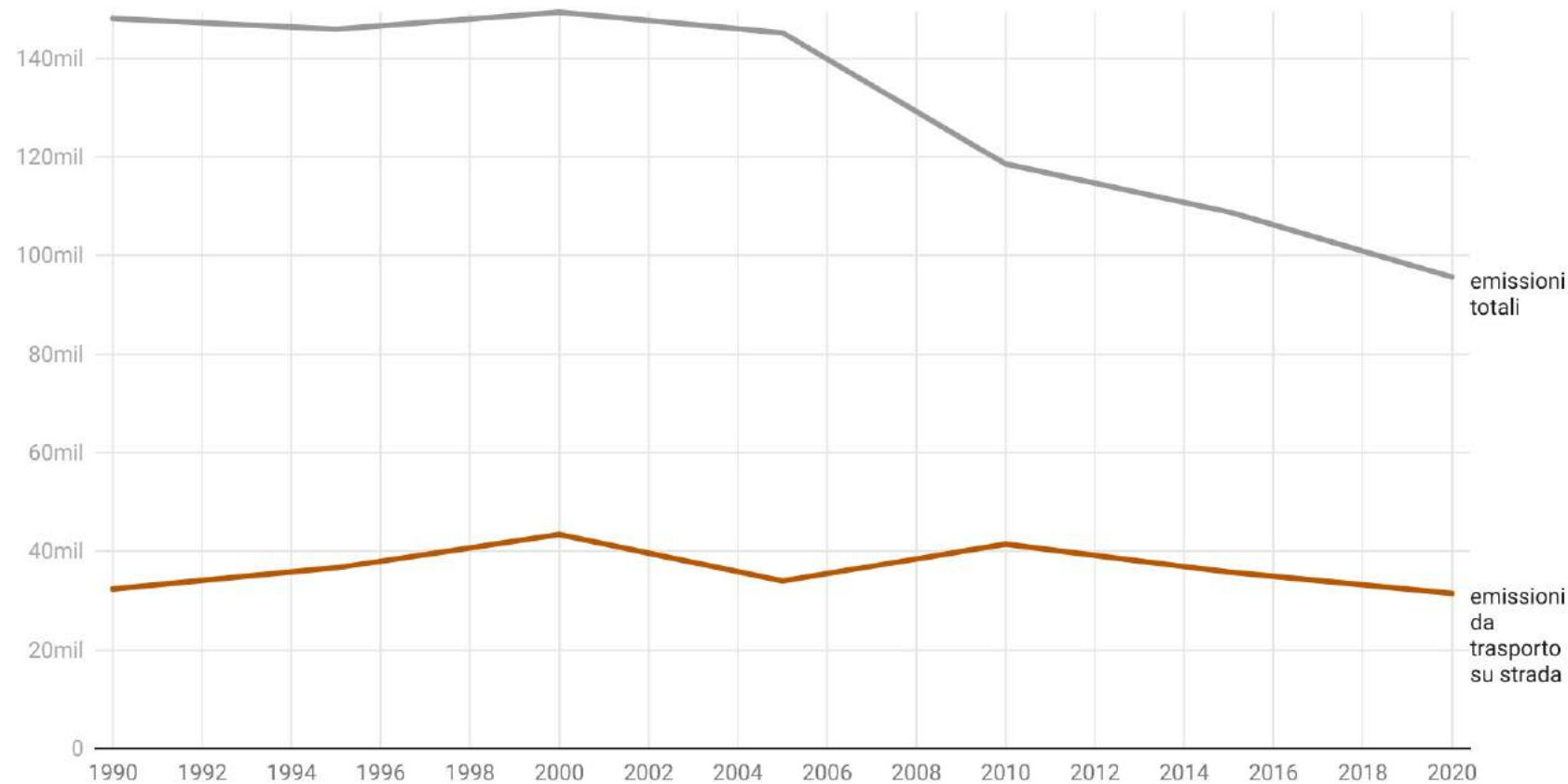
Dicembre 3, 2023



La decarbonizzazione non è un «capriccio» ecologista dell'Unione Europea, ma una necessità

Le emissioni di CO2 diminuiscono, ma non quelle da trasporto stradale

Emissioni di CO2 nelle 14 città metropolitane (1990-2019)



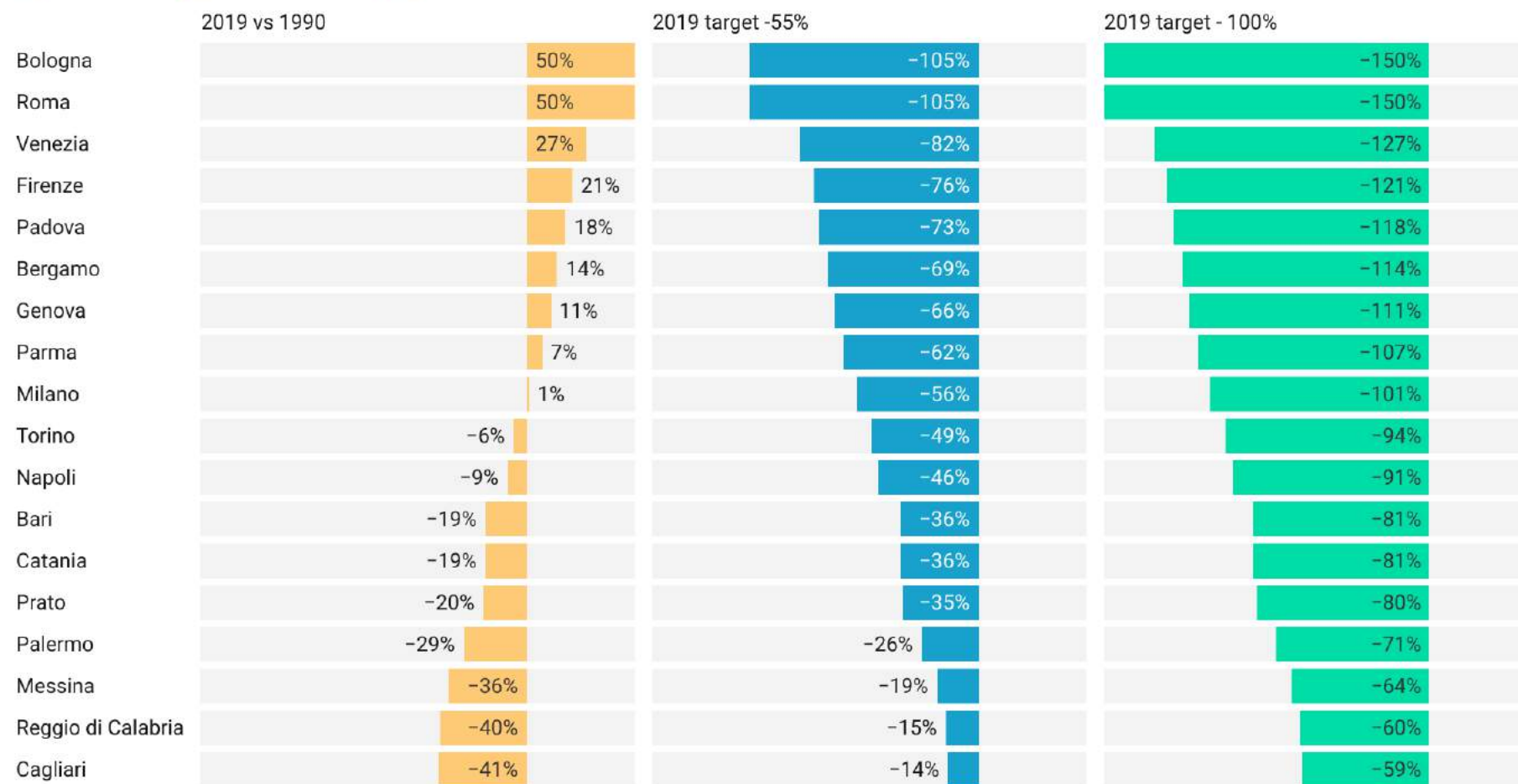
Obiettivo decarbonizzazione

Divario emissioni di CO2 da trasporto stradale

Obiettivo -55% rispetto al 1990: Bari, Cagliari, Catania, Genova, Messina, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Venezia

Obiettivo -100% rispetto al 1990: Bergamo, Bologna, Firenze, Milano, Padova, Parma, Prato, Roma, Torino

2019 vs 1990 2019 target -55% 2019 target - 100%



Morti premature in Italia per l'inquinamento atmosferico



Grafico: Ambitenonsolo • Fonte: EEA • Creato con Datawrapper

Gli «impatti» della mobilità insostenibile sulla salute ...

I dati [dell'Agenzia Europea per l'Ambiente](#) lo certificano in modo indiscutibile, se si considera che per la sola esposizione al biossido di azoto (inquinante prevalentemente attribuibile alla combustione dei mezzi di trasporto) nel 2020 in Italia viene stimato che sono **morte prematuramente più di 11 mila persone.**

Morti evitabili ed anni di vita perduta per 100.000 abitanti nelle 14 città metropolitane (2018-2020) per l'esposizione al biossido di azoto (NO2) ed al particolato fine (PM2,5)

Morti evitabili: l'inquinamento atmosferico aumenta la mortalità evitabile, media dei decessi evitabili

Anni di vita perduti a causa dell'inquinamento atmosferico: altra misura di mortalità causata dall'inquinamento atmosferico che tiene conto sia della frequenza dei decessi sia dell'età in cui si verificano

	Morti evitabili (NO2)	Anni di vita perduti (NO2) ▼	Morti evitabili (PM2,5)	Anni di vita perduti (PM2,5)
Milano	51	494	124	1.182
Torino	34	332	116	1.112
Roma	34	328	73	700
Napoli	31	296	68	646
Venezia	26	250	120	1.148
Firenze	20	193	64	616
Genova	20	189	47	450
Bologna	18	179	84	803
Palermo	13	126	50	484
Catania	11	107	56	536
Bri	11	102	67	643
Cagliari	4	44	43	414
Messina	3	31	55	537
Reggio Calabria	2	24	51	490

Fonte: EEA • Creato con Datawrapper

Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile



italy.cleancitiescampaign.org/osservatorio-mobilita/

Un'iniziativa coordinata da:



CleanCities



L'Osservatorio sulla mobilità urbana sostenibile monitora la situazione della mobilità nei 14 comuni capoluogo di città metropolitana e nelle nove città che partecipano alla "Missione: 100 città climaticamente neutre e intelligenti entro il 2030" della Commissione Europea.

L'Osservatorio è una risorsa a disposizione di amministratori, giornalisti e società civile.

<https://italy.cleancitiescampaign.org/osservatorio-mobilita/>

L'analisi dei PUMS delle 18 città

I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Bologna, Milano, Napoli, Palermo, Roma e Torino.

Analisi sintetica e stato di attuazione

[Aggiornamento 31 dicembre 2022]



I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) verso il 2030, in una prospettiva di decarbonizzazione e mobilità sostenibile

Le grandi città: Bari, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Reggio Calabria e Venezia

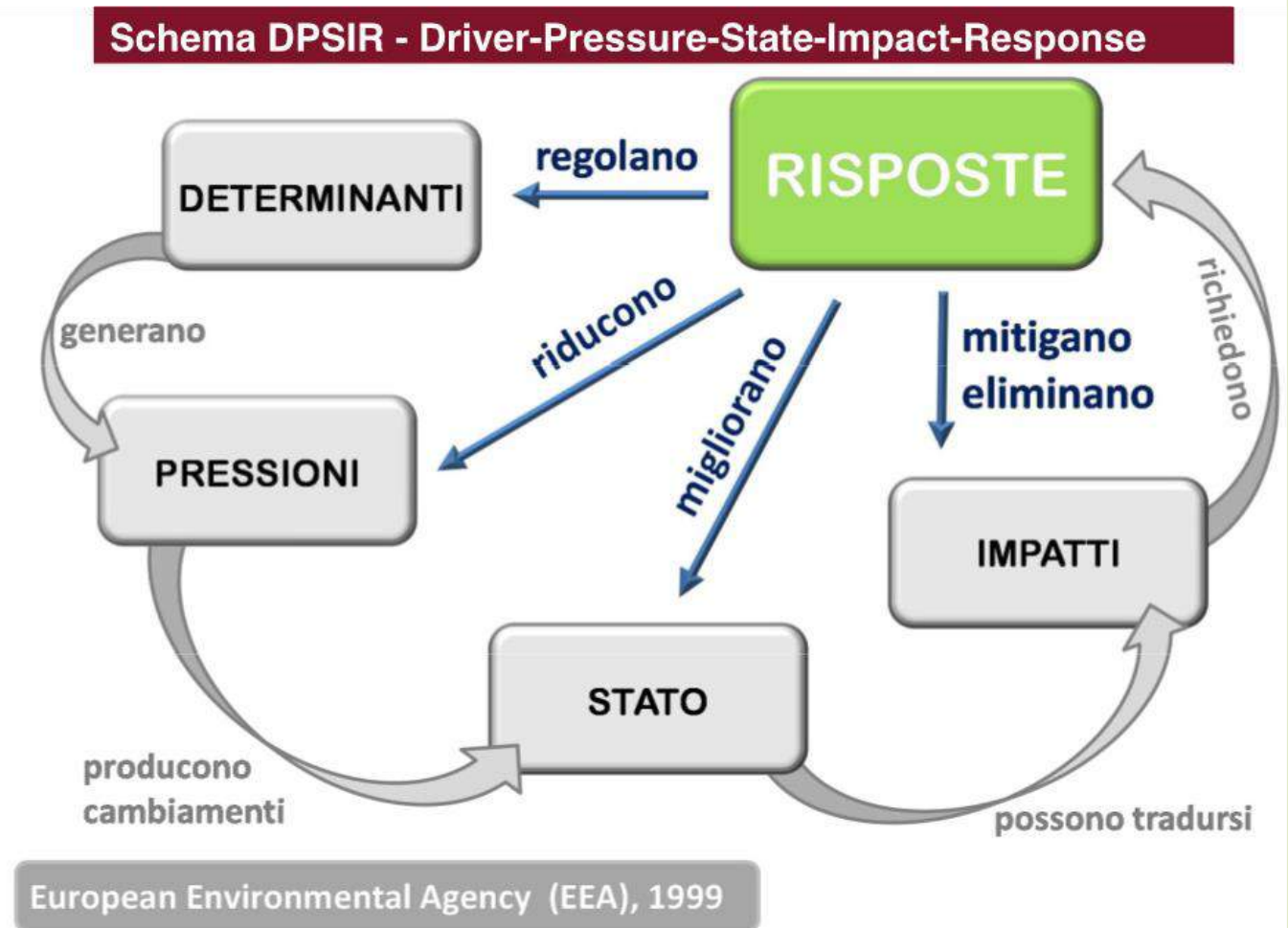
Le altre città impegnate nella missione "Zero-emissioni": Bergamo, Padova, Parma, Prato.

REPORT 2023



Il Modello DPSIR

- Per la stesura del rapporto si è tenuto conto del modello *Driving forces, pressures, state, impacts, responses* “DPSIR” messo a punto dall’Agenzia Europea per l’Ambiente (EEA) e da Eurostat per l’interpretazione dei fenomeni ambientali.
- Un modello uCle in fase di pianificazione, per valutare quali azioni prevedere per incidere sui problemi ambientali ed in sede di monitoraggio per verificarne l’efficacia.



ESPLORA LA SITUAZIONE DELLE CITTÀ

ANALISI SINTETICA DEI PUMS
CITTÀ DI
BERGAMO
REPORT 2023

BARI	BERGAMO	BOLOGNA	CAGLIARI	CATANIA	FIRENZE
GENOVA	MESSINA	MILANO	NAPOLI	PADOVA	PALERMO
PARMA	PRATO	REGGIO CALABRIA	ROMA	TORINO	VENEZIA

IL RAPPORTO "OSSERVATORIO MOBILITÀ SOSTENIBILE"

Qui è possibile scaricare il rapporto completo in formato pdf, contenente l'analisi dei dati delle città, aggiornati al 2020

 [SCARICA IL PDF](#)

LA (LUNGA) STRADA DELLE CITTÀ ITALIANE VERSO EMISSIONI ZERO

Controlla il divario di mobilità sostenibile tra le nostre città e le leader nel resto d'Europa. Scarica i grafici con i principali indicatori.

 [VAI ALLA PAGINA](#)

Ogni pagina dell'Osservatorio è dedicata a una città, e contiene un riassunto del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, grafici con i principali indicatori della mobilità e aggiornamenti sui principali temi.



CleanCities

INDICI E INDICATORI SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER CITTA'

Divider

Mobilità privata

Trasporto pubblico

Mobilità attiva

Mobilità condivisa e elettrica

Qualità dell'aria

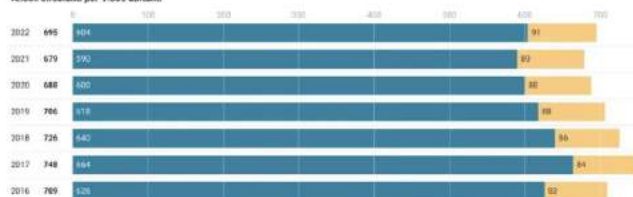
Incidenti stradali

Impatto sulla salute

Traffico

Tassi di motorizzazione per autovetture e motocicli - TORINO

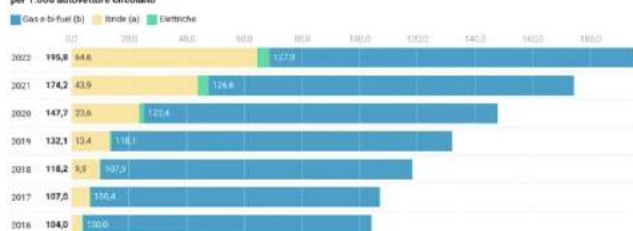
veicoli circolanti per 1.000 abitanti



Fonte: ISTAT - Creato con Datawrapper

Autovetture a basse emissioni circolanti - TORINO

per 1.000 autovetture circolanti

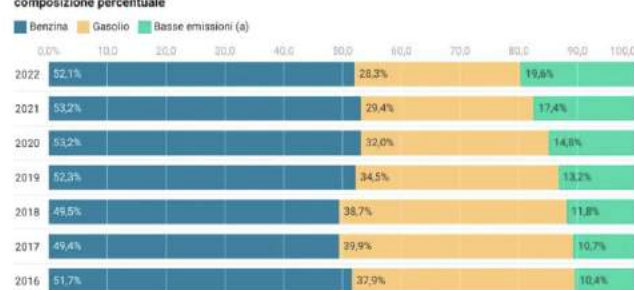


(a) Autovetture dotate di doppio motore, elettrico e a combustione (alimentate a benzina e a gasolio).
(b) Autovetture con motore alimentato esclusivamente a gas (metano o GPL) o con motore bi-fuel, cioè alimentato alternativamente a benzina e GPL o benzina e metano.

Fonte: ISTAT - Creato con Datawrapper

Autovetture circolanti per tipo di alimentazione - TORINO

composizione percentuale



(a) Autovetture alimentate a gas (GPL o metano), alimentate alternativamente a benzina e GPL o benzina e metano (Bi-fuel) o a trazione elettrica (integrale o ibrida).

Fonte: ISTAT - Creato con Datawrapper

Autovetture circolanti per anno di immatricolazione - TORINO

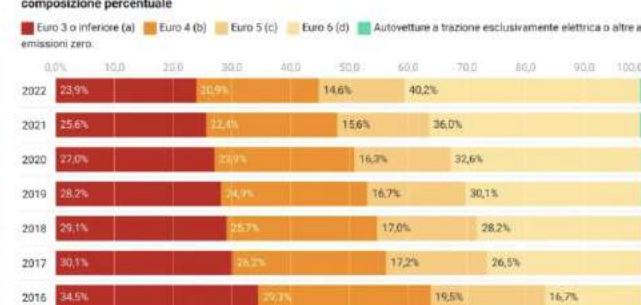
composizione percentuale



Creato con Datawrapper

Autovetture circolanti per classe di emissioni - TORINO

composizione percentuale



(a) Include le autovetture con classe di emissioni non definita.

(b) Il rispetto dello standard Euro 4 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/1/2006.

(c) Il rispetto dello standard Euro 5 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/1/2011.

(d) Il rispetto dello standard Euro 6 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/9/2015.

(e) Autovetture a trazione esclusivamente elettrica o altre a emissioni zero.

Creato con Datawrapper

TORINO - Analisi spostamenti in auto sulla base dei dati delle "scatole nere"

Le "scatole nere" installate per finalità assicurative sono dispositivi dotati di GPS in grado di registrare la posizione del veicolo e generano Floating Car Data (FCD) dalla cui analisi sono ricavati questi dati.

TORINO	2019	2020	2022
Lunghezza media dei viaggi in auto (km)	4,77	4,83	5,00
Velocità media dei viaggi in auto (km/h)	17,73	19,87	18,19
Durata media dei viaggi in auto (min)	16,14	14,60	16,56
N° spostamenti giornalieri in auto (n/giorno)	1,32	1,17	1,23
Tempo giornaliero speso alla guida (min/giorno)	21,24	17,03	20,45

Riferimento temporale

2019 Giorni feriali - 1-31 ottobre

2020 Giorni feriali - 1-23 ottobre (escludendo il periodo di entrata in vigore del DPCM del 24/10/2020 che ha

Complessivamente oltre 500 grafici disponibili
anche in versione interattiva e con dati scaricabili

DATI E INDICATORI SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE A CONFRONTO FRA LE 18 CITTA'

Mobilità privata

Mobilità attiva

Mobilità condivisa e elettrica

Trasporto pubblico

Ripartizione modale

Previsioni PUMS

Emissioni CO2

Impatto sulla salute

Incidenti stradali

Qualità dell'aria

Traffico

Velocità media dei viaggi in auto (km/h)

sommatoria di tutte le distanze in km percorse dai veicoli rapportata alla sommatoria di tutti i tempi effettivi di viaggio espressa in km/h

km/h	2019	2020	2022 ▼
Venezia	26,50	29,80	28,80
Roma	24,27	28,19	25,37
Bari	23,06	26,67	24,65
Bologna	21,12	23,32	22,46
Genova	20,85	23,94	21,71
Reggio Calabria	20,32	24,41	21,67
Cagliari	19,61	22,78	20,71
Milano	18,12	19,74	19,44
Messina	18,34	21,16	19,24
Palermo	18,03	21,08	18,77
Catania	17,95	21,06	18,71
Firenze	18,36	19,44	18,51
Napoli	17,03	20,48	18,42
Torino	17,73	19,87	18,10

Riferimento temporale

2019 Giorni feriali - 1-31 ottobre

2020 Giorni feriali - 1-23 ottobre (escludendo il periodo di entrata in vigore del DPCM del 24/10/2020 che ha introdotto limitazioni agli spostamenti tra regioni)

2021 Dati non rilevati

2022 Giorni feriali - 1-31 ottobre

Espansione all'universo

I coefficienti di espansione all'universo del campione monitorato sono stati ottenuti, per ogni ambito territoriale, dal rapporto tra parco veicolare circolante e campione monitorato "residente". La residenza di un veicolo è determinata sulla base della quota di sosta notturna all'interno dei diversi comuni.

Le "scatole nere" installate per finalità assicurative sono dispositivi dotati di GPS in grado di registrare la posizione del veicolo e generano Floating Car Data (FCD) dalla cui analisi sono ricavati questi dati.

Fonte: Data Mobility - Creato con Datawrapper

Tempo di viaggio per percorrere 10 km nell'area centrale della città

Per area centrale della città si intende un cerchio con un raggio di 5 km che copre le parti più trafficate della città.

	2022	2023
Milano	27,5	28,8
Roma	25,7	26,5
Torino	25,0	25,7
Messina	19,2	24,5
Firenze	16,7	21,0
Palermo	20,2	20,0
Catania	17,2	19,0
Reggio Calabria	16,2	17,8
Napoli	17,2	17,7
Genova	16,7	17,7
Prato	12,2	15,0
Bologna	13,7	14,8
Cagliari	14,3	14,5
Bari	13,2	13,8
Padova	11,3	12,8
Parma	10,8	12,7

tempo espresso in minuti e secondi con una scala decimale

Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: Tom Tom Index - Creato con Datawrapper

Velocità media nelle ore di punta mattina (km/h) nell'area centrale della città

Per area centrale della città si intende un cerchio con un raggio di 5 km che copre le parti più trafficate della città.

	2002	2023
Milano	18	17
Roma	20	19
Torino	21	20
Messina	28	21
Firenze	30	23
Catania	29	25
Palermo	25	25
Napoli	28	27
Reggio Calabria	33	30
Genova	31	30
Bologna	35	32
Prato	41	33
Cagliari	38	36
Padova	45	37
Bari	40	38
Parma	49	42

Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: Tom Tom Traffic Index - Creato con Datawrapper

Aggiornamento in tempi molto rapidi, appena i dati sono disponibili

Notizie sulla mobilità nelle 18 città aggiornate quotidianamente

Da agosto 2023 oltre
700 notizie presenti

NOTIZIE

☒ ALL☐ LOGISTICA☐ MAAS - MOBILITÀ COME SERVIZIO☐ MOBILITÀ ATTIVA☐ MOBILITÀ CONDIVISA ED ELETTRICA☐ TRASPORTO PRIVATO E CITTÀ DELLE PERSONE☐ TRASPORTO PUBBLICO

Milano – 25.1.2024 – A settembre apertura della M4 fino a San Cristoforo

Il conto alla rovescia per l'apertura della M4 fino a San Cristoforo a settembre è entrato nel vivo. Un primo passo fondamentale per lo...



Bologna – 25.1.2024 – La Direttiva del MIT su città 30 km/h, la risposta del Sindaco

«Bologna 30 è coerente con le indicazioni del Ministero, quindi le nostre ordinanze sui limiti di velocità restano in vigore. Andiamo avanti». Letta la...



Torino – 24.1.2024 – GTT invita gli utenti a rispondere al questionario del Politecnico sulla qualità del servizio

Il Politecnico di Torino ha elaborato un questionario dal titolo "La qualità del trasporto pubblico: come la percepiamo?", che costituirà la base dati della ricerca. Tale...



Roma – 24.1.2024 – Da domani tavolo di consultazione sul tram TVA

Partirà giovedì 25 gennaio il Tavolo di Consultazione, promosso dal Comune, sulla realizzazione della tranvia Termini-Vaticano-Aurelio. Il Tavolo di Consultazione prevede 5 incontri sul...



Roma – 24.1.2024 – Multipiano per sosta e parchimetro dei tram nel quadrante ovest della città

La Giunta comunale ha approvato un protocollo di intesa tra Roma Capitale e Ferrovie dello Stato Sistemi Urbani, volto alla realizzazione di una struttura...



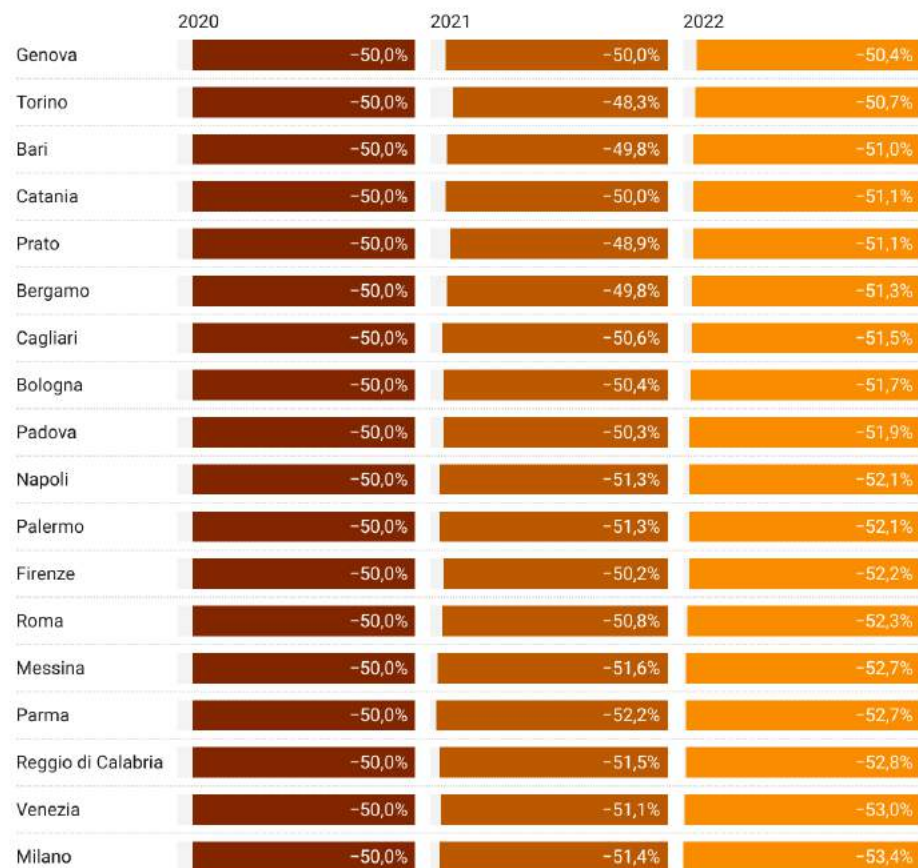
Firenze – 24.1.2024 – A primavera pronta la tranvia San Marco-Fortezza

La nuova tratta della tranvia tra piazza San Marco e la Fortezza da Basso (la cosiddetta VACS Variante al centro storico) si avvicina alla...

Indicatori sul gap di mobilità sostenibile nelle città italiane

Divario tasso di motorizzazione

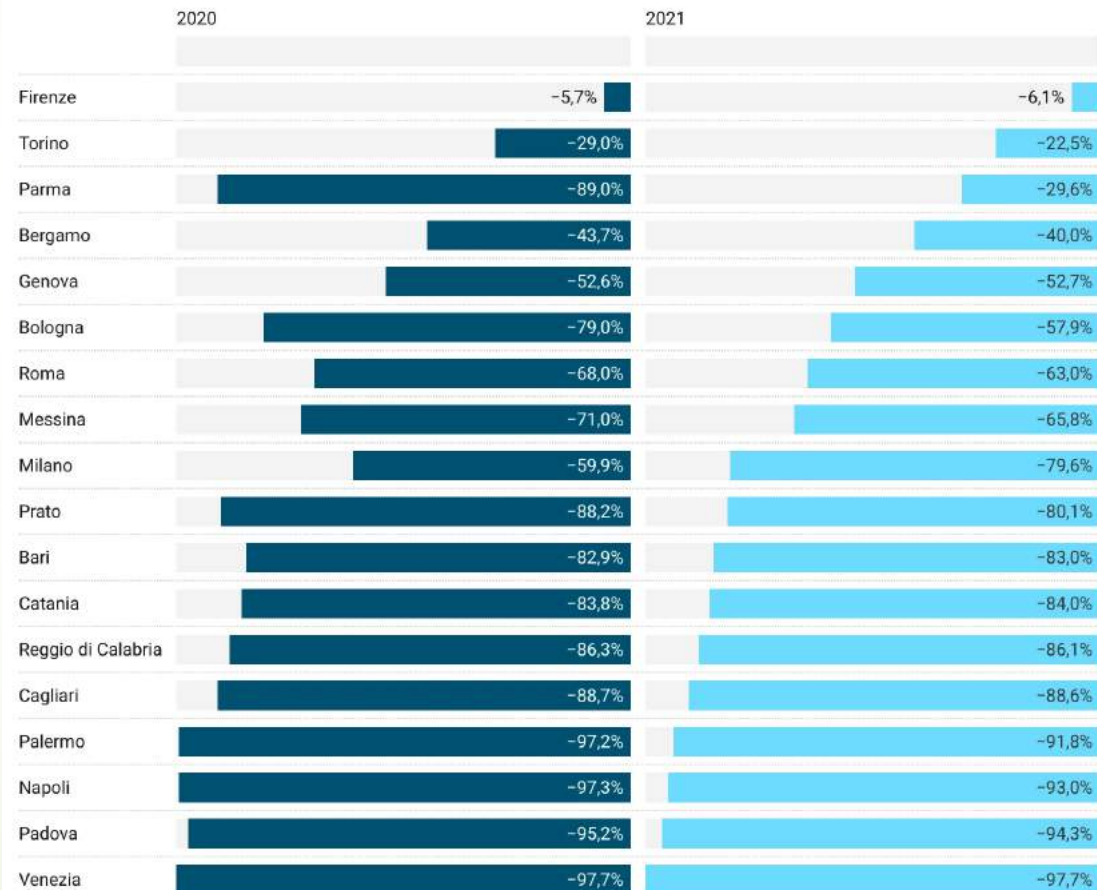
Obiettivo standard europei: dimezzamento rispetto al 2020



Fonte: ISTAT - Creato con Datawrapper

Divario mobilità elettrica - punti di ricarica

Obiettivo 2030: almeno 1 Punto / 1000 abitanti ((comma 6 articolo 57 Legge 120/2020) Fonte dati: ISTAT



Creato con Datawrapper

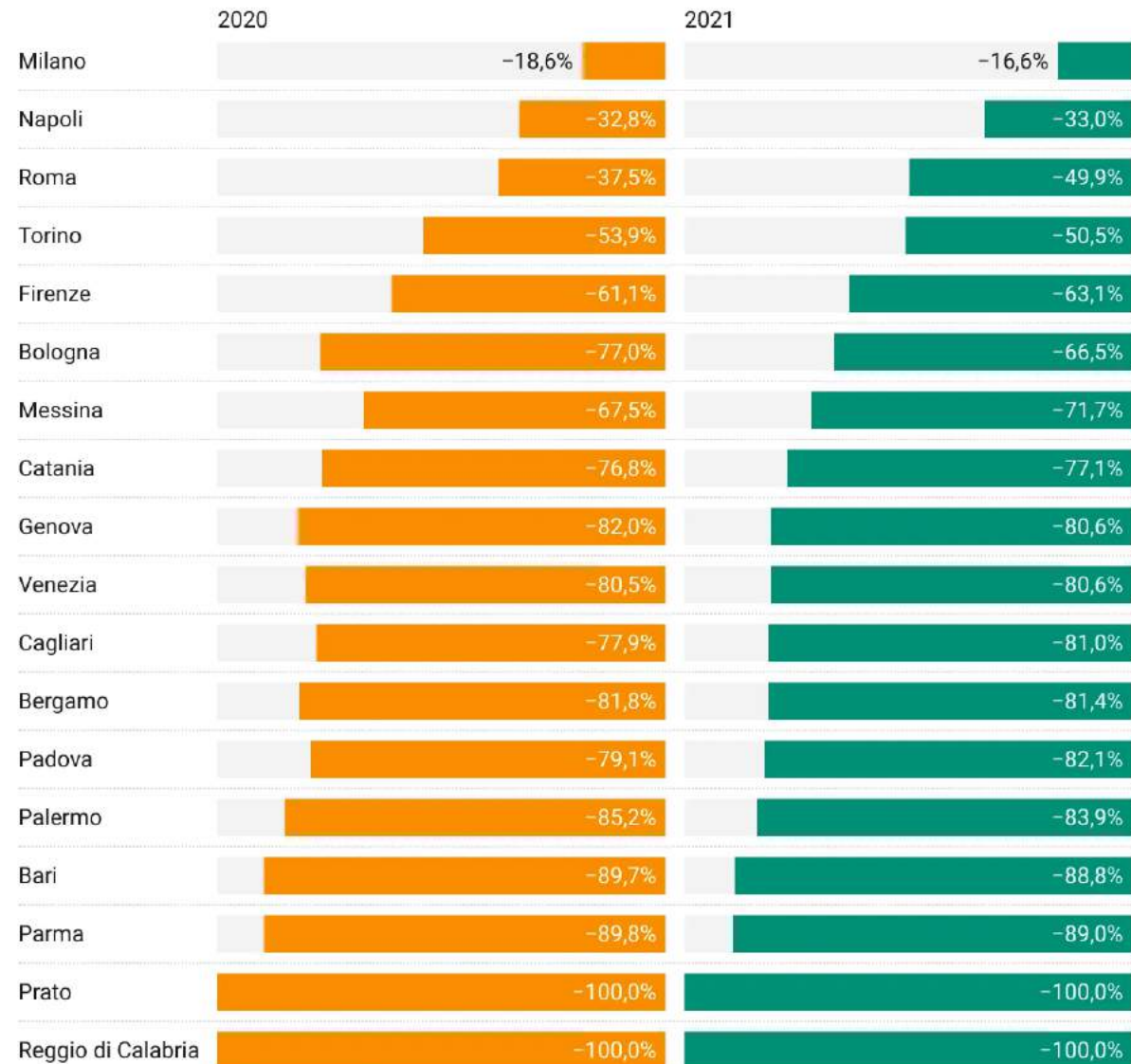
Trasporto pubblico

Divario trasporto pubblico 100% non inquinante

Obiettivo standard europei:

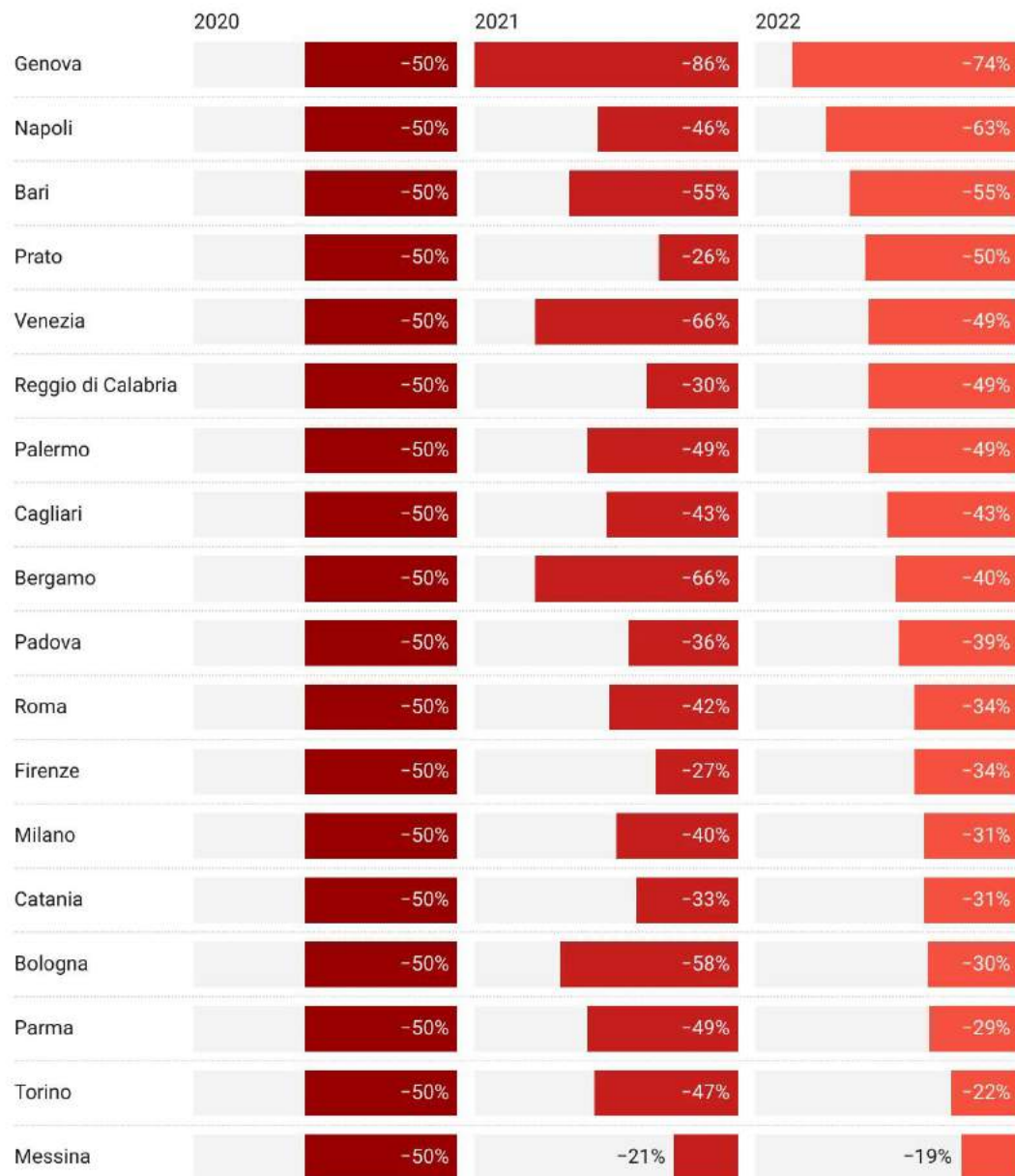
- trasporto pubblico 100% esercito con metropolitane, tram, filobus e autobus elettrici

2020 2021



Divario sicurezza stradale

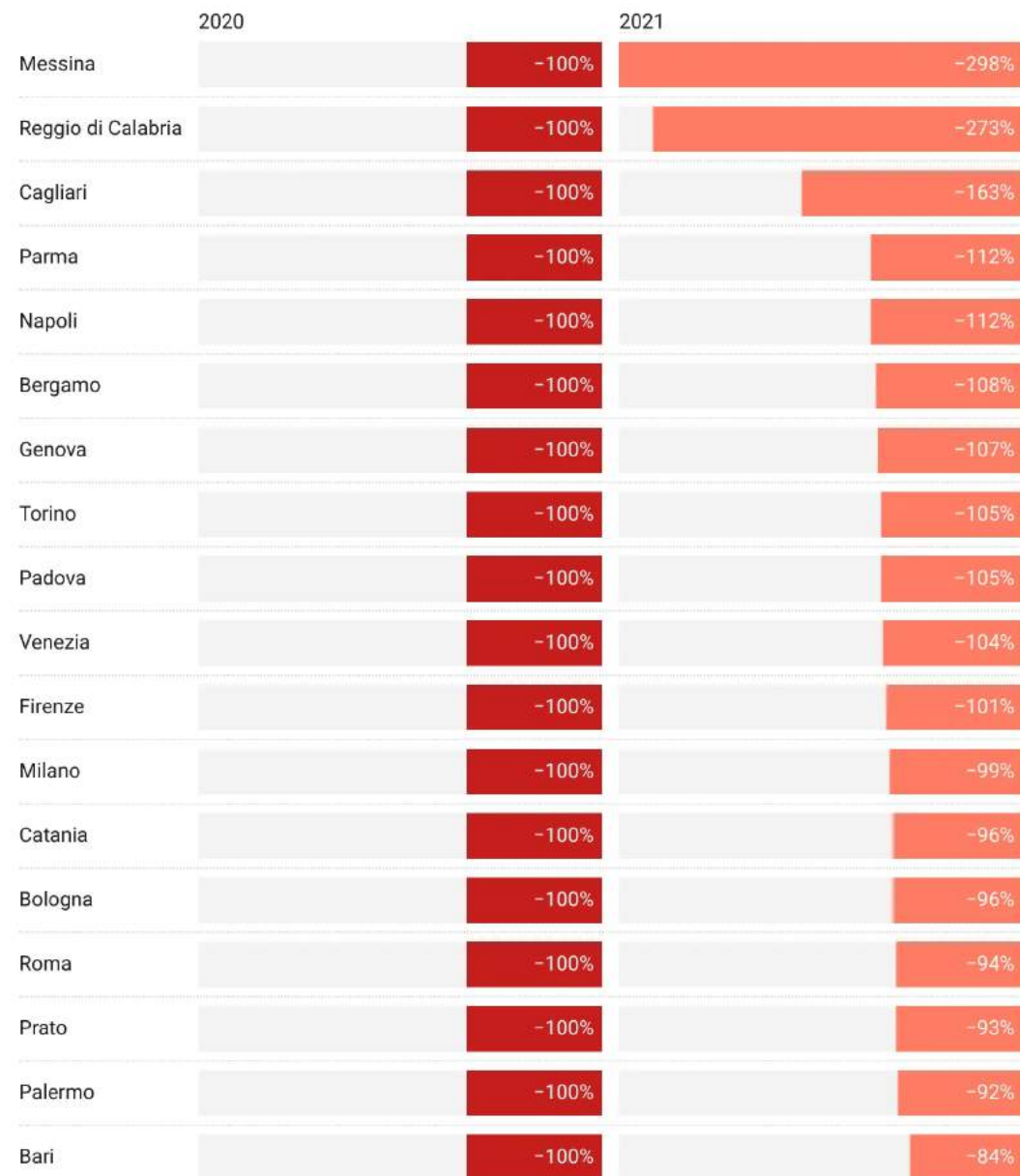
Obiettivo rispetto al 2030 dimezzare morti per incidenti stradali nei comuni capoluogo di città metropolitana e NetZero2030



Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Divario impatto sulla salute

Obiettivo rispetto al 2030 dei valori indicati dalle linee guida OMS 2021 per evitare morti premature da esposizione a NO2 nei comuni capoluogo di città metropolitana e NetZero2030



Fonte: EEA • Creato con Datawrapper

Non c'è mobilità sostenibile senza un trasporto pubblico attrattivo in termini quantitativi e qualitativi

Occorre un trasporto pubblico che davvero sia attrattivo, in termini qualitativi e quantitativi. E i due aspetti sono strettamente collegati. Quali sono i principali fattori di qualità di un viaggio con un mezzo pubblico, che possono spingere una persona a “sceglierlo”:

- Regolarità, cioè passaggio dalla fermata al momento in cui è previsto;
- Rapidità, tempo ragionevole per raggiungere la destinazione;
- Intensità, cioè frequenza dei passaggi alle fermate;
- Confort, quindi non eccessivo affollamento, ma anche pulizia dei mezzi;
- Costo, il prezzo del biglietto / abbonamento;
- Reperibilità dei biglietti/abbonamenti e delle informazioni;
- Condotta di guida.

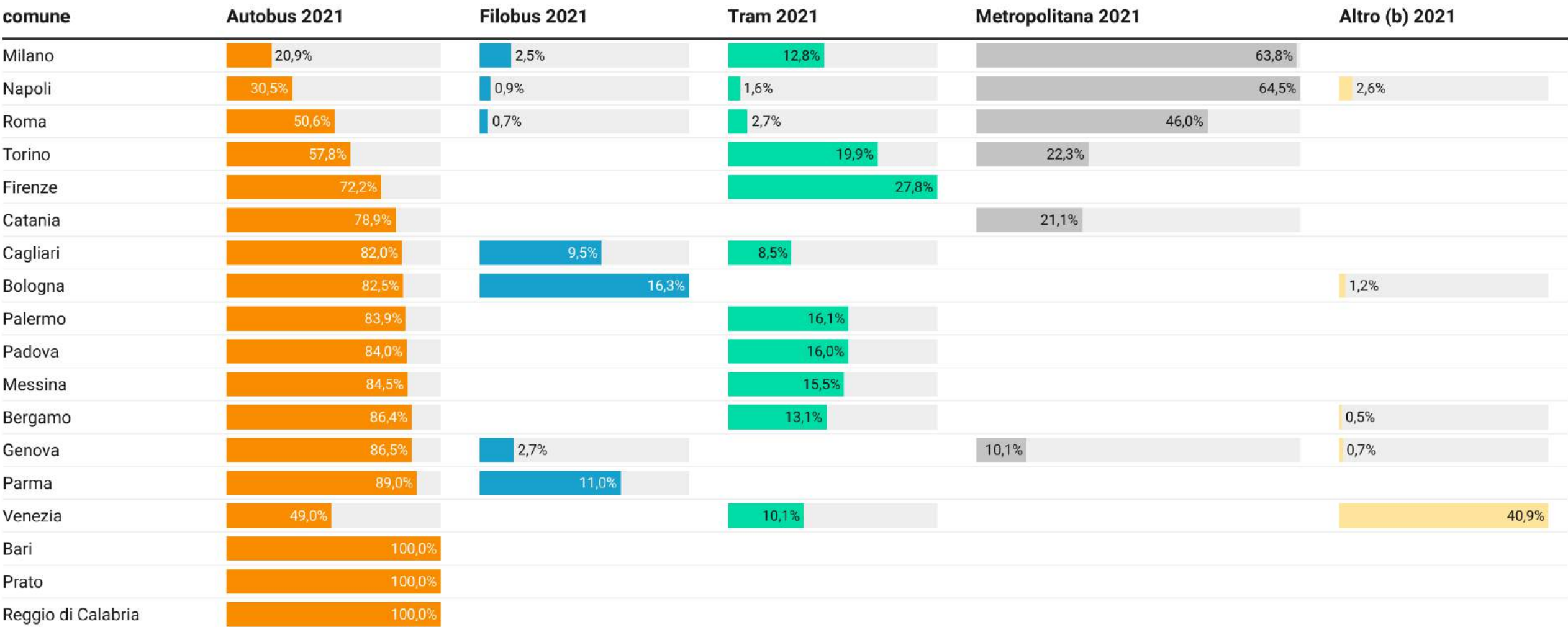
Da un punto di vista poi “collettivo”, cioè della comunità locale, è anche fondamentale che si tratti di **mezzi non inquinanti**, cioè che non contribuiscano ad innalzare il livello di sostanze pericolose in atmosfera.



Investire in modo strutturale sul trasporto pubblico

- Se vogliamo davvero assicurare il diritto alla mobilità dei cittadini e migliorare la vivibilità delle nostre città **occorre investire in modo strutturale sul trasporto pubblico locale.**
- Questo significa destinare quantità notevoli di risorse, sia in termini di investimenti, che di gestione corrente per determinare una offerta adeguata di servizi.
- Risorse che produrranno co-benefici in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico e quindi minor impatto sanitario e vivibilità delle città.

Posti-km offerti dal trasporto pubblico locale (a) per modalità (composizioni percentuali) - 2021 - nei comuni capoluogo di città metropolitana e negli altri comuni Net Zero2030



(a) Il dato considera il complesso delle seguenti modalità di trasporto pubblico locale: Autobus, Tram, Filobus, Metropolitana, Trasporti per vie d'acqua, Funicolare, Funivia e altri sistemi ettometrici. Sono esclusi i servizi ferroviari suburbani o metropolitani.

(b) Servizi di Funicolare/Funivia e di Trasporti per vie d'acqua. Per quanto riguarda i primi, sono considerati i soli impianti che collegano tra loro diversi quartieri o località abitate del comune (esclusi gli impianti a funzionamento stagionale o a uso turistico) e sono assimilati alla funicolare i servizi ettometrici di navetta a guida automatica (People mover) presenti a Milano, Venezia, Bologna, Pisa e Perugia. Per quanto riguarda i secondi, sono considerati i servizi di linea marittimi, lagunari, fluviali o lacustri esercitati con vaporetti, traghetti e simili, che effettuano almeno 2 fermate entro il territorio comunale (esclusi i servizi a funzionamento stagionale o a uso turistico).

Investire sulle reti

La dotazione infrastrutturale di reti di trasporto pubblico non inquinante (metropolitane, tram e filobus) è insufficiente e lontana dai livelli presenti negli altri Paesi europei. Anche gli stanziamenti previsti dal PNRR non basteranno a colmare questo divario.

E' indispensabile un piano di lungo periodo che dia al nostro Paese una dotazione paragonabile, ad esempio, a quella spagnola, dove nelle principali città ci sono oltre mille chilometri di metro e tranvie, rispetto a poco più della metà presenti nelle capoluoghi di città metropolitana italiani.

Una legge, analoga, ad esempio, alla 211/1992 "Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa", che per un periodo di tempo adeguato metta a disposizione delle amministrazioni locali ingenti risorse per programmare interventi in questo ambito.

Estensione delle reti di tram, metropolitana e filobus (valori assoluti in km) - 2016-2021 - nei comuni capoluogo di città metropolitana e negli altri comuni Net Zero2030





Roma – 24.1.2024 – Da domani tavolo di consultazione sul tram TVA



Milano – 25.1.2024 – A settembre apertura della M4 fino a San Cristoforo



Firenze – 24.1.2024 – A primavera pronta la tranvia San Marco-Fortezza



Torino – 20.1.2024 – Il cronoprogramma per la metro 2



Genova – 23.1.2024 – Proseguono i lavori per il prolungamento della metro



Padova – 21.1.2024 – Firmato il contratto per la linea 3 del tram



Firenze – 12.1.2024 – Mutuo di 30 milioni per far fronte ai tagli governativi sulla tranvia



Roma – 5.1.2024 – Aggiudicata gara per realizzazione tranvia Togliatti



Bologna – 11.12.2023 – Affidata la realizzazione della linea "verde" del tram



Napoli – 3.1.2024 – Aggiudicata ad una azienda turca la fornitura di 20 tram

EPPUR SI MUOVE...

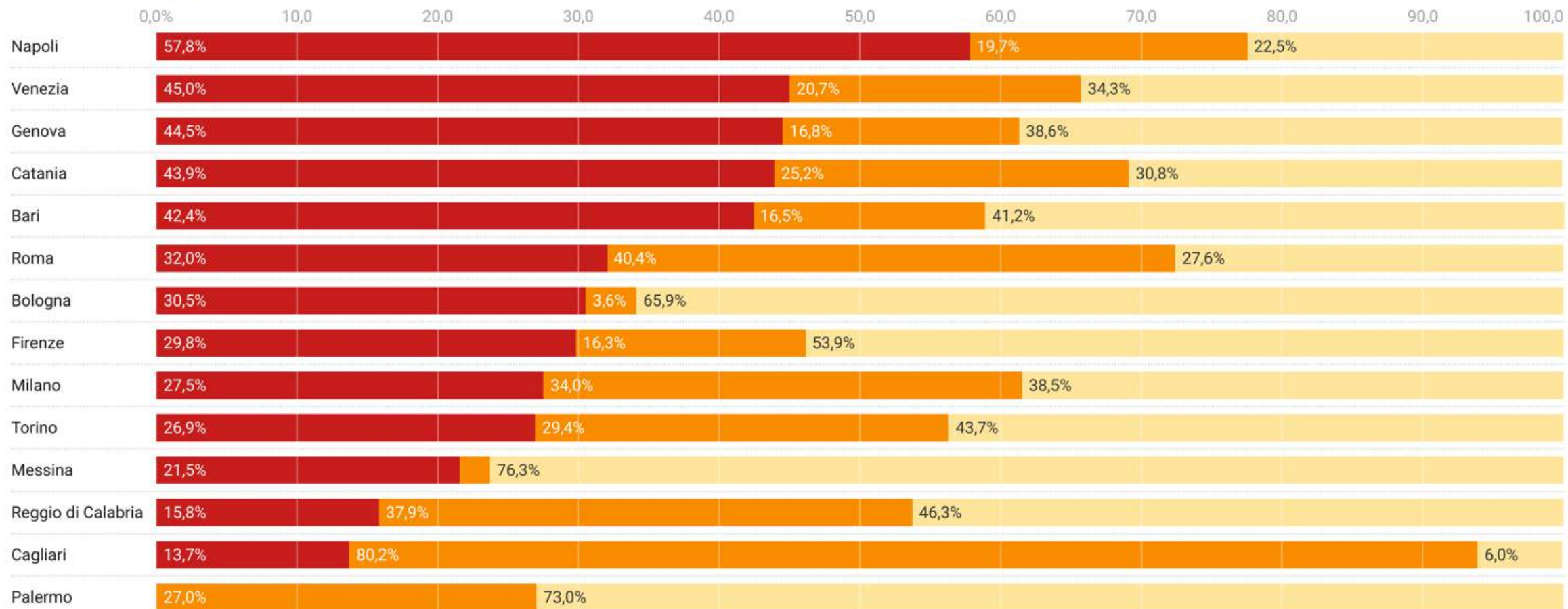
Non basta dire bus

Autobus (%) utilizzati per il trasporto pubblico locale nei comuni capoluogo città metropolitana per classe di emissioni (2020)

(a) Inclusi gli autobus Euro 5 EEV. La conformità alla norma Euro 5 è obbligatoria per gli autobus immatricolati dal 31/12/2007.

(b) Inclusi gli autobus a trazione elettrica integrale o altri a emissioni zero. La conformità alla norma Euro 6 è obbligatoria per gli autobus immatricolati dal 31/12/2012.

■ Euro 4 o inferiore ■ Euro 5 (a) ■ Euro 6 (b)



Autobus elettrici, ibrido-elettrici e a idrogeno, stima al 2026 con i finanziamenti PNRR nei comuni capoluogo di città metropolitana e negli altri comuni Net Zero2030

	2016	2020	2021	aggiuntivi 2026 (PNRR)	Totale flotta (2021)	▼ Stima % elettrici al 2026
Messina		16	16	78	106	88,7%
Napoli				253	322	78,6%
Reggio di Calabria				65	90	72,2%
Bari	7	25	25	135	224	71,4%
Cagliari		1	3	152	249	62,2%
Palermo				125	208	60,1%
Catania	5	5	5	110	214	53,7%
Bologna	48	35	82	127	399	52,4%
Venezia		33	33	123	316	49,4%
Torino	19	26	96	239	753	44,5%
Milano	5	69	315	350	1.523	43,7%
Firenze	16	58	58	68	460	27,4%
Roma	4	30	26	411	1.961	22,3%
Genova	6	35	48	72	629	19,1%
Prato				11	93	11,8%
Bergamo		12	12	10	190	11,6%
Padova		5	5	14	219	8,7%
Parma	2			12	160	7,5%



Milano – 17.1.2024 – 250 bus elettrici su 1200



Roma – 17.1.2024 – Aggiudicata gara per la fornitura di 411 autobus elettrici



Torino – 15.1.2024 – 30 nuovi minibus elettrici



Genova – 11.1.2024 – Aggiudicati 130 tra filobus e bus flash charging



Bari – 21.12.2023 – Aggiudicata la gara per l'acquisto di 99 bus elettrici per Amtab



Venezia 26.11.2023 – Idrogeno ed elettrico per il trasporto pubblico

L'offerta di trasporto pubblico

Posti-km complessivi offerti dal trasporto pubblico locale (a) (2005=100) - Anni 2005-2021 - nei comuni capoluogo di città metropolitana e negli altri comuni Net Zero2030



(a) Il dato considera il complesso delle seguenti modalità di trasporto pubblico locale: Autobus, Tram, Filobus, Metropolitana, Trasporti per vie d'acqua, Funicolare, Funivia e altri sistemi ettometrici. Sono esclusi i servizi ferroviari suburbani o metropolitani.

Fonte: ISTAT - Creato con Datawrapper

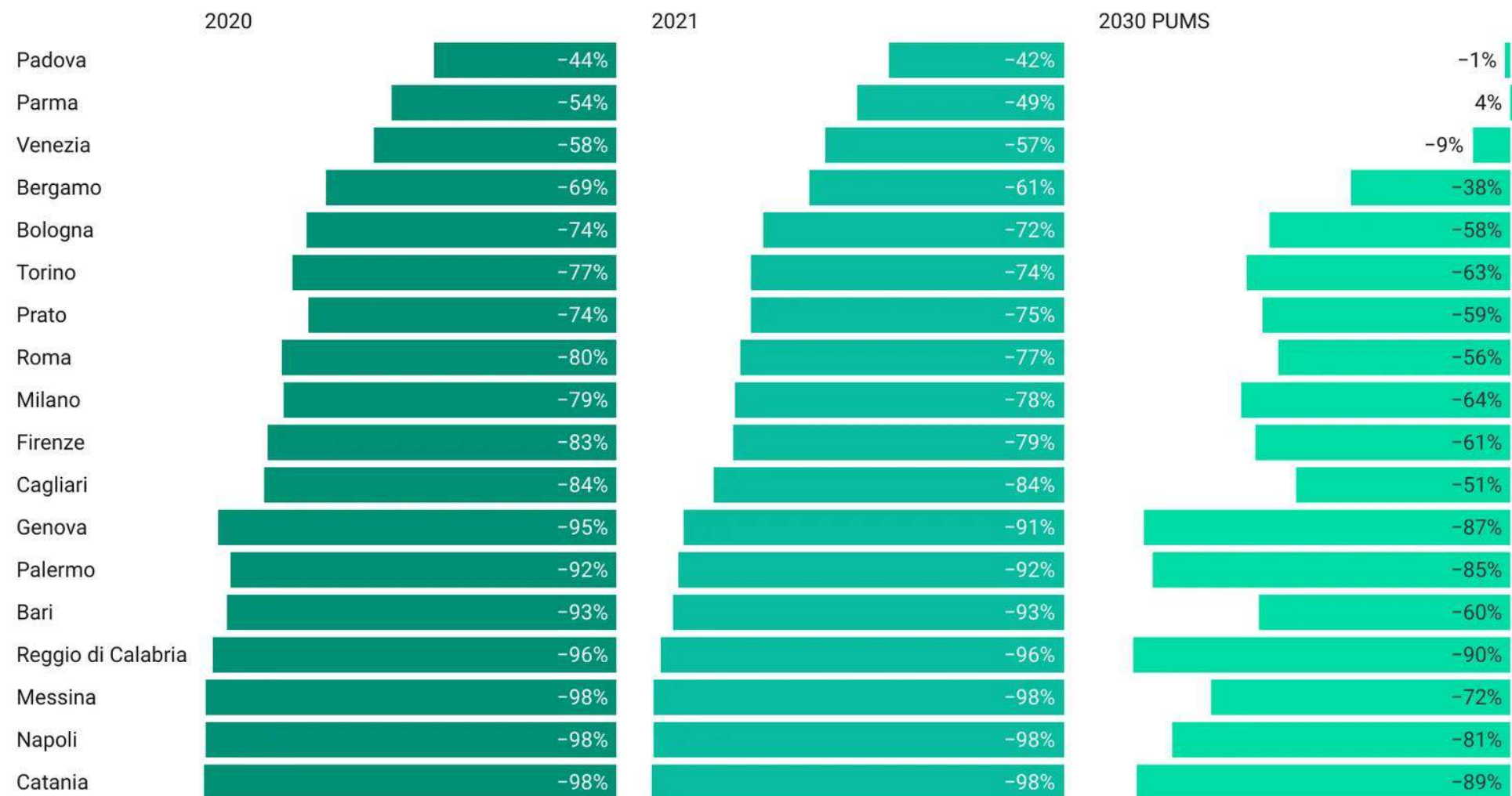
Secondo uno studio della [Cassa Depositi e Prestiti](#), complessivamente il trasporto pubblico locale ha subito nel periodo **2010-2012 un taglio delle risorse di circa € 1,4 miliardi di euro**, contrazione di risorse pubbliche che ha provocato la **riduzione del servizio offerto**, soprattutto nelle realtà in cui le Regioni non hanno potuto o voluto apportare risorse aggiuntive proprie.

La quantità del servizio determina l'intensità e (indirettamente) il comfort. Ebbene, secondo i dati ISTAT, nell'insieme dei 14 capoluoghi di città metropolitana, fra il 2011 ed il 2019 (non consideriamo qui i dati "anomali" del 2020 e 2021 per la pandemia) l'offerta di servizio per abitante è diminuita del 3%, con differenze sostanziali fra le diverse città. Ad esempio, sempre a Firenze l'offerta nel periodo considerato (proprio grazie al tram) è aumentata del 14%, a Milano dell'8%, mentre **nella Capitale è diminuita del 14%**, ed in alcune metropoli del sud Italia, ancora di più, con un meno 32% a Napoli e un -24% a Palermo.

Divario obiettivo mobilità ciclabile rispetto a standard europei - 2020, 2021 e 2030 (PUMS)

piste ciclabili / 10.000 abitanti al 2020, 2021 e con previsioni PUMS rispetto a standard europei:

- 15 km/10.000 abitanti: città <500.000 abitanti
- 10 km /10.000 abitanti: città tra 500.000 e 1.500.000 abitanti
- 5 km/10.000 abitanti: città > 1.500.000 abitanti





Genova – 28.12.2023 – Inaugurate sei nuove velostazioni



Napoli – 28.12.2023 – Adottata da KLM la ciclabile di via Nuova Agnano



Milano – 24.12.2023 – Le prossime strade scolastiche



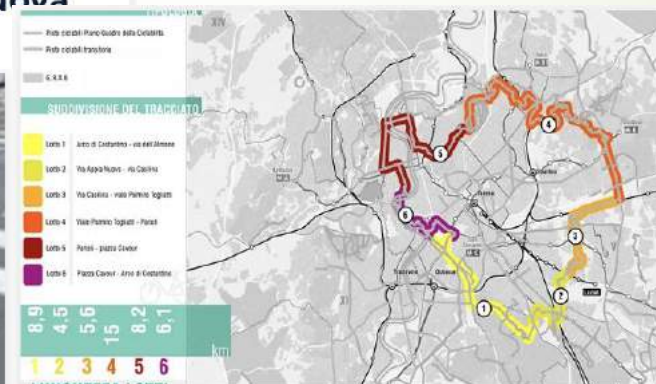
Cagliari – 19.12.2023 – Paletti dissuasori contro la sosta in doppia fila



Bologna – 15.12.2023 – Nuova piazza scolastica



Bari – 15.12.2023 – Iniziati i lavori per la ciclabile Sangiorgi-Pasteur



Roma – 20.12.2023 – Il punto sulla realizzazione del GRAB



Messina – 3.1.2024 – In aggiudicazione i lavori per tre piste ciclabili

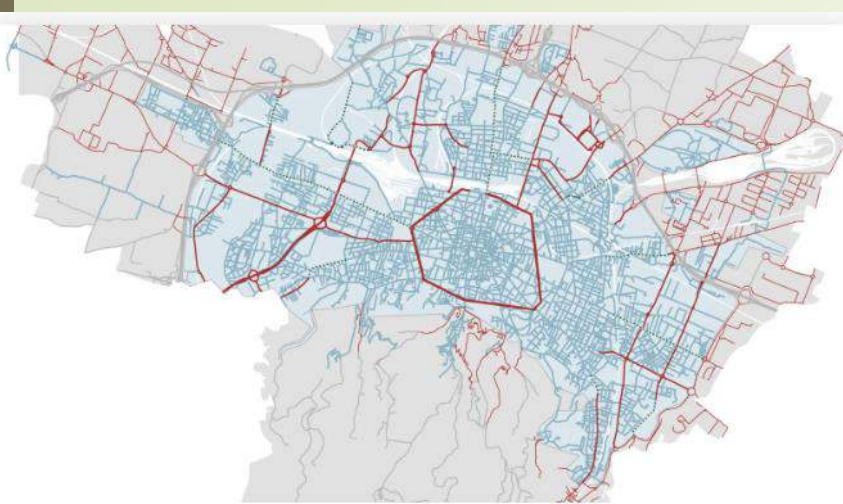
PIU' CICLABILI, MA QUANTE RESISTENZE ...



Genova – 22.1.2024 – “Strade scolastiche” per tutti e 35 gli istituti comprensivi



Bergamo 3.1.2024 – Lavori per ricucire la rete di ciclabili



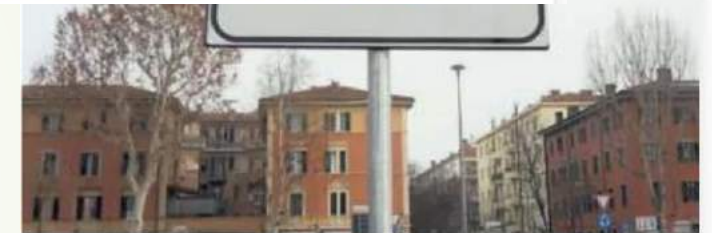
Bologna – 19.1.2024 – Città 30: la risposta dell'Assessora Orioli al Ministro Salvini



Genova – 22.1.2024 – “Strade scolastiche” per tutti e 35 gli istituti comprensivi



Bologna – 16.1.2024 – Città 30, il bilancio della prima giornata



Bologna – 23.1.2024 – Fact checking su città 30 km/h



Milano – 22.1.2024 – “Sai che puoi?” misura lo spazio occupato abusivamente



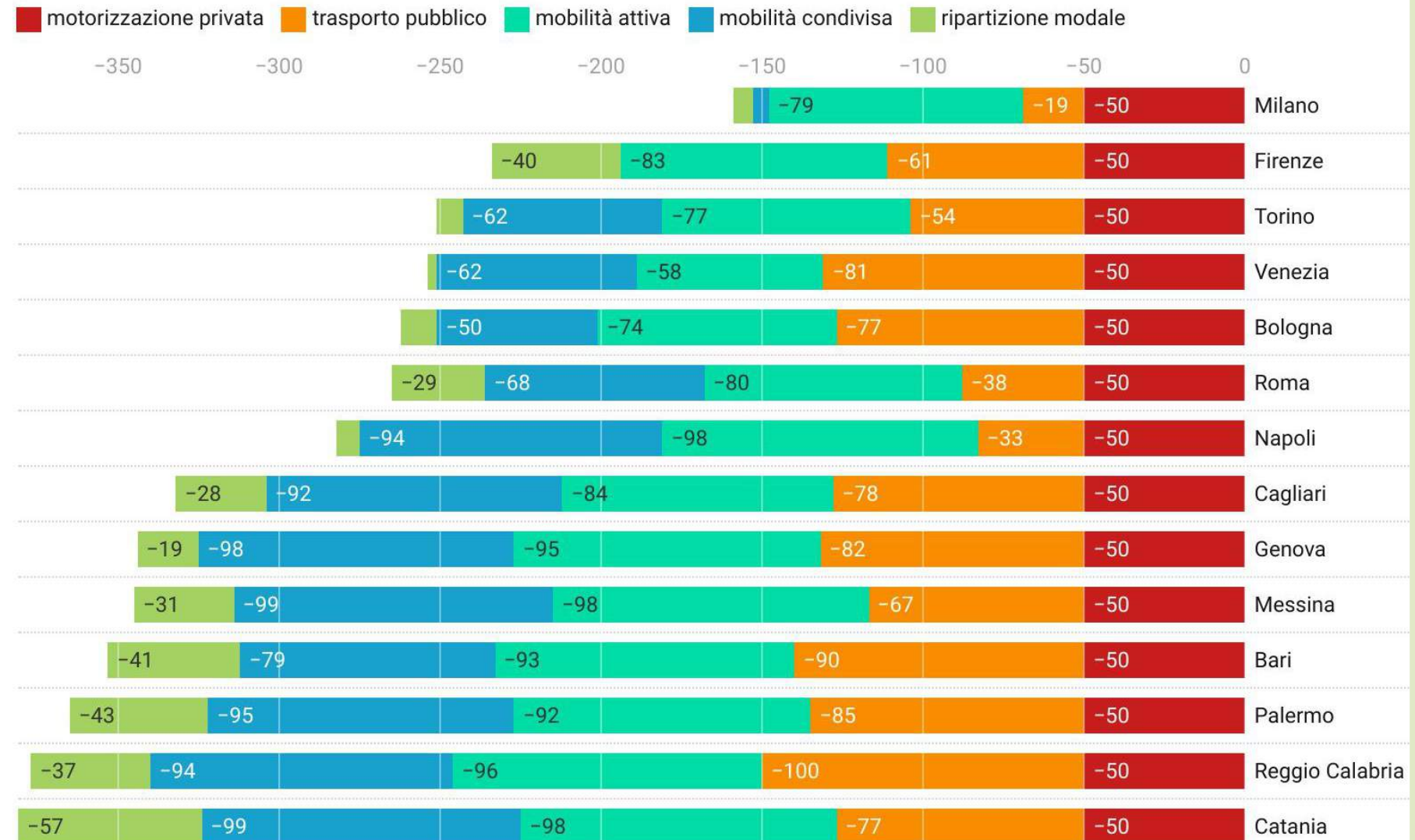
Bergamo – 22.1.2024 – Zone 30 km/h la città va avanti



Bologna 19.1.2024 – Le Associazioni a sostegno di città 30 km/h

Composizione indice sintetico divario 2020-2030 rispetto all'obiettivo 2030 di decarbonizzazione e mobilità sostenibile

media indicatori di divario 2020-2030 per trasporto pubblico, mobilità attiva, mobilità condivisa, tasso di motorizzazione e ripartizione modale



Un "indice sintetico" di "mobilità sostenibile"

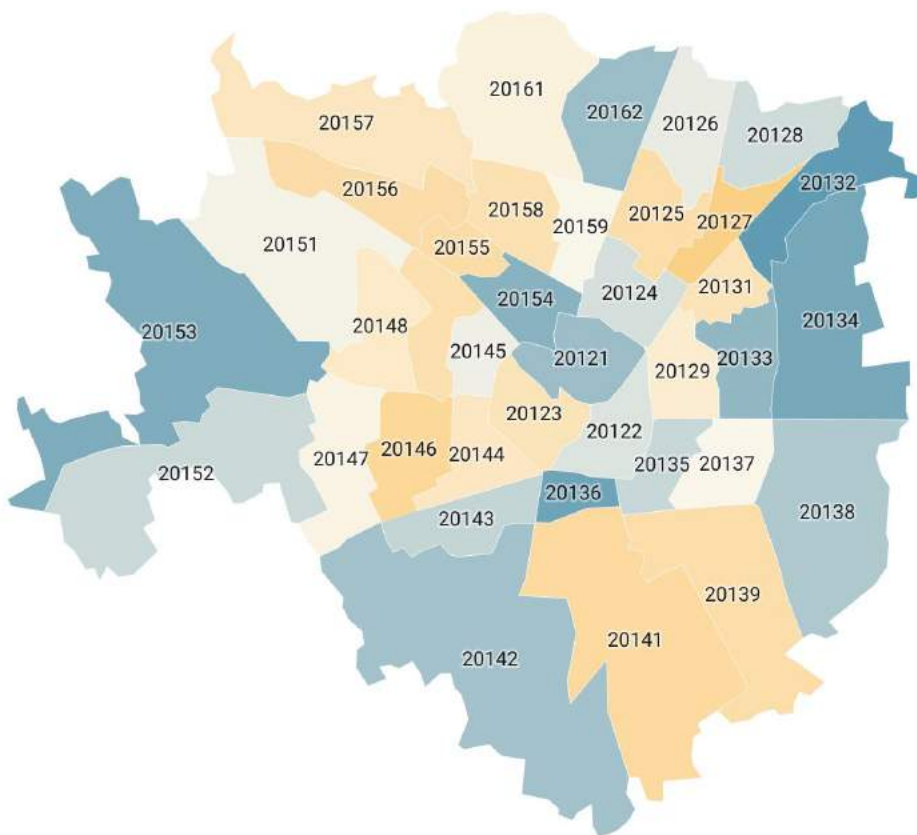
Lavori in corso

MILANO - Intensità del servizio di trasporto pubblico urbano (n.corse giorno feriale scolastico / 1000 abitanti)

corse feriali / 1000 abitanti



372 1.013



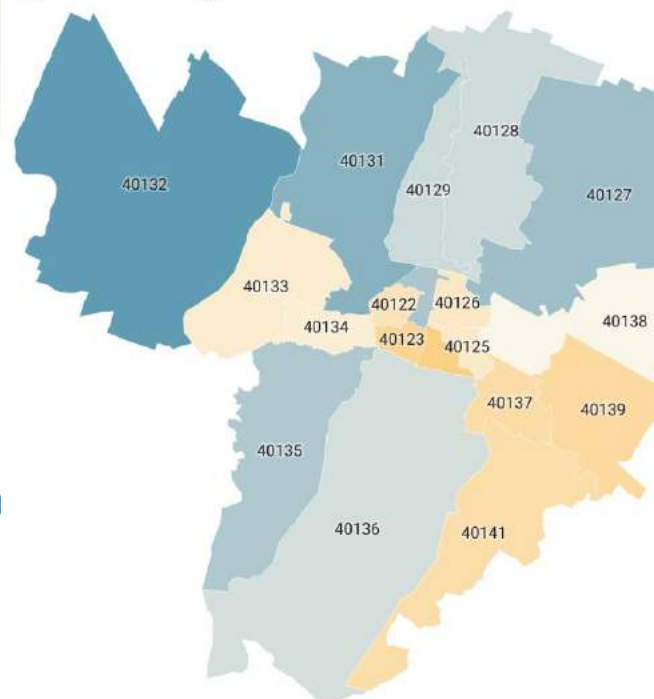
Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: AMAT e ATM • Creato con Datawrapper

BOLOGNA - Densità di piste ciclabili (km ciclabili per 10.000 abitanti)

km ciclabili / 10.000 abitanti



1,79 7,87



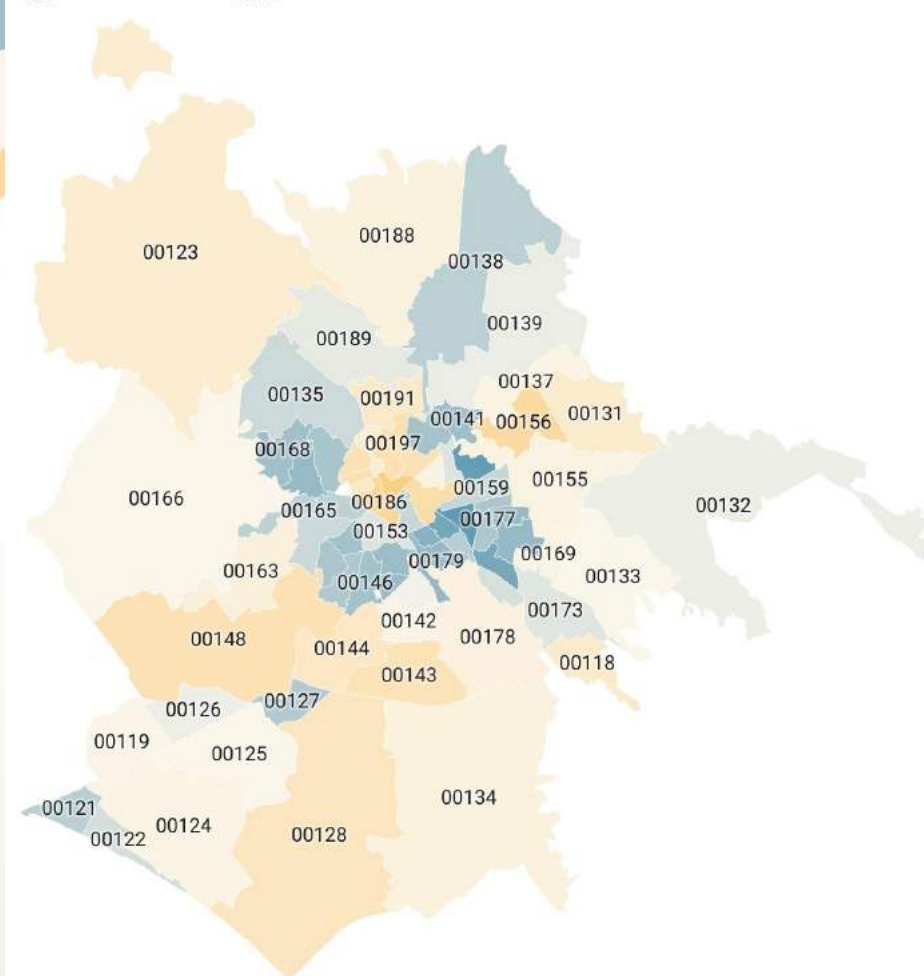
Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Comune Bologna • Creato con Datawrapper

ROMA - Densità di auto (autovetture per 1000 abitanti)

auto / 1000 abitanti



452 1.111



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: ACI • Creato con Datawrapper

Grazie per l'attenzione e buon lavoro!

