



## COMUNICATO STAMPA

# Rapporto MobilitAria 2023: la classifica del Deficit di Mobilità Sostenibile delle 14 grandi città italiane

## Urgente agire su sicurezza stradale e città 30km.

### Accelerare la transizione nei trasporti contro la crisi climatica

Roma, 24 maggio 2023

***Il Rapporto è stato presentato oggi e trasmesso sul [canale YouTube di Kyoto Club](#).***

Nel 2022, un anno ancora di transizione post biennio 2020-2021 di fase acuta della pandemia da Covid-19, si è registrata una risalita della mobilità urbana. Il trasporto pubblico stenta a riprendersi dalla drastica riduzione dei passeggeri, in seguito alle limitazioni sanitarie. L'auto è rimasta la protagonista degli spostamenti urbani, non raggiungendo i livelli 2019 influenzati da lavoro agile e smart working. Allo stesso modo, per la mobilità attiva a piedi e in bicicletta è ancora da verificare la sua crescita nei prossimi anni.

Ai necessari obiettivi di riduzione dei gas inquinanti, della congestione, dell'incidentalità e della mortalità stradale si aggiungono gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030 che vanno perseguiti con urgenza, verso le città a zero emissioni al 2050.

Anche quest'anno il **[Rapporto "MobilitAria 2023"](#)**, realizzato da Kyoto Club e dell'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR-IIA), analizza i **dati della mobilità e della qualità dell'aria al 2022 nelle 14 città metropolitane italiane**.

MobilitAria 2023 affronta questi temi in modo dettagliato grazie a: un'analisi e alle proposte di Kyoto Club e CNR-IIA per la mobilità sostenibile e la decarbonizzazione verso città a zero emissioni; una riflessione su come sarà la nuova Direttiva europea sulla qualità dell'aria e come impatterà la sua applicazione sulle grandi città italiane; uno sguardo all'obiettivo 2020-2030 verso città a zero emissioni, insieme a un'analisi sulla mobilità sostenibile nelle 14 grandi città, considerando gli obiettivi da perseguire, a partire dalla situazione odierna; un'analisi delle risposte dei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) per città a misura di mobilità sostenibile. Oltre a queste analisi, il rapporto contiene cinque contributi esterni, elaborati da esperti, due di questi offrono un focus europeo, e altri approfondimenti sulle città sicure e a misura d'uomo.

Come per le passate edizioni, nello studio si analizza la qualità dell'aria nelle 14 grandi città italiane nell'anno 2022 e il trend delle concentrazioni e dei superamenti nel periodo 2006-2022 e sono state analizzate le concentrazioni degli inquinanti. Rispetto al 2021, in quasi tutte le città, sono aumentate le concentrazioni di biossido di azoto (**NO<sub>2</sub>**). In tutte le città analizzate, la concentrazione media annua del **PM<sub>10</sub>** nell'anno 2022 è al di sotto dei limiti e, rispetto al 2021, si è delineata una situazione ben differenziata: cinque città del sud vedono i valori di concentrazioni delle stazioni di traffico in discesa e



sei le città a nord che riscontrano una risalita, Napoli e Roma non subiscono cambiamenti. Permangono ancora diverse città che superano più di 35 volte il limite giornaliero del PM10 nell'arco di un anno.

*Sulla qualità dell'aria, dai dati analizzati nel Rapporto, confrontando i valori medi annui registrati nelle città metropolitane nel 2022 con i valori degli obiettivi al 2030 della Commissione europea, risulta che quasi tutte le città si trovano esposte a concentrazioni di inquinanti superiori a quelle attese. Tali superamenti si riferiscono ai limiti per il biossido di azoto NO2 e il particolato PM10 e PM2,5, che si discostano di molto dalle soglie individuate dalla nuova Direttiva europea e dai limiti raccomandati dall'OMS. Questo ci fa comprendere come le città dovranno adottare nei prossimi anni politiche di decarbonizzazione dei trasporti per il miglioramento della qualità dell'aria più lungimiranti e più ambiziose. Dichiara **Francesco Petracchini**, Direttore CNR-IIA.*

Dal Rapporto emerge inoltre che, in termini di emissioni di gas serra, il contributo dei trasporti è significativo.

Come si rileva infatti dall'approfondimento sulle nove città italiane candidate a raggiungere zero emissioni al 2030 la media complessiva delle 9 città in termini di emissioni derivanti dal settore dei trasporti è il 23,5% sul totale.

**Novità del Rapporto 2023 è l'indice sintetico della distanza delle 14 grandi città prese in esame, da come sono attualmente e con gli interventi in corso di attuazione, rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione e vivibilità urbana attraverso lo sviluppo della mobilità sostenibile al 2030.**

L'analisi – che ha utilizzato un modello dell'Agenzia Europea Ambiente - ha preso in esame la media dei valori su cinque indicatori chiave per ogni città sulla situazione in atto (trasporto pubblico, mobilità attiva a piedi e in bicicletta, mobilità condivisa, tasso di motorizzazione e ripartizione modale) da cui deriva una valutazione complessiva dello stato della situazione. Emerge un numero per ogni città che dimostra la distanza tra la situazione odierna ed il 2030, che corrisponde al **"Deficit di mobilità sostenibile"** di ognuna delle 14 città.

**Da questo numero è stata poi stilata la "classifica" in ordine crescente del Deficit di mobilità sostenibile, al fine di confrontare la situazione delle diverse città, sia complessiva e sia ripartita tra i cinque indicatori:** trasporto pubblico potenziato e non inquinante, mobilità attiva, mobilità condivisa, tasso di motorizzazione e ripartizione modale. Ricordiamo che tra gli obiettivi al 2030 vi è quello di dimezzare il tasso di veicoli in circolazione per ogni città, far crescere ed elettrificare il trasporto pubblico, puntare sull'aumento della mobilità ciclabile e pedonale, il riequilibrio della ripartizione modale verso i sistemi sostenibili.

Da questa classifica, come emerge dall'indice sintetico rispetto all'obiettivo europeo 2030, troviamo **Milano** che con -32% si avvicina di più ai target, contrariamente a **Catania**, che è la più lontana con -76% ed un grave deficit di mobilità sostenibile.

Se entriamo nel merito dei diversi cinque indicatori emerge che: Milano risulta essere la più vicina al target europeo sul fronte della mobilità condivisa, ripartizione modale e trasporto pubblico, ma è ancora distante se prendiamo in esame la motorizzazione privata e la mobilità attiva. Catania risulta essere all'ultimo posto sul fronte della mobilità condivisa (-99%) e mobilità attiva (-98%), oltre che -77% relativamente al trasporto pubblico e -57% sulla ripartizione modale.

**Firenze, Torino, Venezia, Bologna, Roma e Napoli** stanno nella prima metà della classifica e si avvicinano all'obiettivo sul fronte della ripartizione modale, ma sono ben distanti in genere ancora per il trasporto pubblico, mobilità attiva e mobilità condivisa. **Infine, Cagliari, Genova, Messina, Bari, Palermo e Reggio Calabria** sono tutte nella parte bassa della classifica e sono agli ultimi posti



soprattutto per trasporto pubblico, mobilità condivisa e mobilità attiva, ovviamente ciascuna con le proprie specificità e punti di debolezza.

I dati dettagliati sono espressi in due grafici (vedi pagina Allegato A al comunicato).

*“Il Deficit di Mobilità Sostenibile al 2030 complessivo e le differenze delle 14 città che emergono dal Rapporto sono evidenti. Sicuramente i PUMS e la loro attuazione sono lo strumento efficace delle Amministrazioni per far crescere la mobilità sostenibile, dichiara **Marco Talluri, Gruppo di Lavoro “Mobilità sostenibile” di Kyoto Club.** MobilitAria contiene le proposte di Kyoto Club e CNR-IIA per la mobilità sostenibile e sosteniamo quelle città che si stanno impegnando per andare nella giusta direzione. Infine sul PNIEC (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima) che – in linea con le altre Associazioni ambientaliste – va aggiornato e rivisto dal Governo per adeguarlo ai target del Green Deal”.*

Un altro importante tema che viene approfondito in Mobilitaria 2023 è la sicurezza stradale e la condivisione dello spazio pubblico, a cui sono dedicati due dei cinque approfondimenti esterni, sostenendo la campagna in corso **Città 30km** a cui ha aderito anche **Kyoto Club**, insieme alle associazioni Legambiente, Fiab, Salvaciclisti, Amodo, Fondazione Scarponi, Asvis, Clean Cities Campaign.

*Kyoto Club e CNR-IIA presentano MobilitAria 2023 proprio mentre assistiamo alla tragedia in Emilia-Romagna, che ci impone di accelerare per invertire la tendenza in atto sulla crisi climatica. Questi eventi climatici estremi, sempre più frequenti nel nostro Paese, ci fanno comprendere quanto sia urgente avviare una transizione energetica verso zero emissioni, , attuando i PUMS ed i piani di adattamento. Questa necessità stona con le richieste dei governatori delle Regioni padane, che proprio oggi sono a Bruxelles per contrastare la nuova direttiva sulla qualità dell'aria, facendo così rimanere il nostro Paese ultimo nella lista in Europa per la tutela della salute e dell'ambiente. Ha dichiarato **Francesco Ferrante, Vicepresidente Kyoto Club.** Dal Rapporto emerge che le città devono fare di più, ma certamente il Governo Meloni, il Ministro Salvini ed il Parlamento devono agire con urgenza sul Codice della strada, sulla Sicurezza Stradale e sulle Città 30, devono adottare i Decreti attuativi per consentire nuove Low Emission Zone e ZTL lineari: tutti provvedimenti necessari per sostenere lo sforzo delle città per la mobilità sostenibile, ha concluso **Ferrante.**”*