



Comunicato stampa

Roma, 28 maggio 2020

Mobilitaria 2020, il lockdown ha ridotto traffico e inquinamento dell'aria. Adesso la sfida è tornare a muoverci senza inquinare e congestionare le città.

Presentato oggi “MobilitAria 2020” lo studio annuale di Kyoto Club e Istituto sull’Inquinamento Atmosferico del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR-IIA). Obiettivo è quello di delineare un quadro sull'andamento della qualità dell'aria e delle politiche di mobilità urbana nelle 14 principali città e aree metropolitane italiane nel periodo 2019-2020.

Nel 2019 migliora leggermente la qualità dell'aria nelle città rispetto all'anno precedente, tuttavia permangono valori critici che non sono sufficienti a garantire il rispetto dei limiti normativi in vigore. Nel periodo di lockdown invece, complice il blocco del traffico, si registra un netto calo dell'inquinamento soprattutto per il crollo del biossido di azoto (NO₂). Nel frattempo, le città provano ad attrezzarsi per essere sempre più sostenibili, mentre il DI Rilancio appena licenziato dal Governo si dimostra timido e insufficiente a contrastare la crescita della congestione e del traffico che in modo progressivo torneranno ad invadere le nostre città dopo la ripartenza: ora più che mai è necessario accelerare la giusta transizione verso la mobilità sostenibile.

A questo scopo Kyoto Club e CNR IIA avanzano nel III Rapporto proposte concrete per la fase2, per contrastare la crescita del traffico veicolare: smart working , risparmio di traffico, piano degli orari della città, sostegno alle alternative in bicicletta, a piedi, sharing mobility, micromobilità, veicoli elettrici e trasporto collettivo.

Sono questi i principali temi del terzo Rapporto “*MobilitAria 2020*” che analizza i **dati della mobilità e della qualità dell'aria nelle 14 città metropolitane nel 2019 e nei primi 4 mesi del 2020**, in piena emergenza Covid-19.

Il periodo di lockdown ha avuto effetti considerevoli sugli spostamenti dei cittadini: di conseguenza il livello di emissioni e di inquinamento dovuti al settore trasporti hanno segnato, nei mesi di marzo e aprile 2020, una battuta d'arresto a Roma, Milano, Torino e Napoli, le quattro città analizzate in questa parte dello studio. A registrare un calo netto è stato soprattutto il biossido di azoto (NO₂).

Il crollo principale di NO₂ è avvenuto a **Roma**, dove le concentrazioni medie sono inferiori alle annualità precedenti (2016-2019) rispettivamente del **59% per il mese di Marzo e del -71% per il mese di Aprile**.

A **Torino** invece il calo è **del - 43% per il mese di Marzo e -51% per il mese di Aprile**, a **Milano** si è avuta una **riduzione del -29% e -43% rispetto alla media dello stesso periodo 2016-2019**, mentre Napoli registra **rispettivamente una riduzione del -33% e -57%**.

www.kyotoclub.org



“L’analisi condotta sulla qualità dell’aria per l’annualità 2019 ha mostrato la persistenza per alcune città italiane di valori di concentrazioni elevati che non sono sufficienti a garantire il rispetto dei limiti normativi in vigore” afferma il **Direttore del CNR-IIA, Francesco Petracchini**, che precisa, “occorre pertanto maggiore impegno da parte delle Amministrazioni locali per ridurre le concentrazioni e i superamenti al valore limite. È stato inoltre analizzato nel periodo del lockdown nazionale a seguito dell’emergenza epidemiologica da COVID-19 l’effetto sulla qualità dell’aria. I due mesi di blocco hanno permesso di comprendere l’importante impatto del traffico veicolare, in particolare quello privato, oltre che sulle emissioni di alcuni inquinanti anche sulle concentrazioni rilevate dalle centraline; tale evidenza risulta molto marcata, in accordo con quanto emerso dalle analisi delle stesse Agenzie per gli inquinanti legati direttamente al traffico, quale il biossido di azoto e in modo minore ma comunque allo stesso modo evidente anche per il particolato atmosferico”.

Da punto di vista della mobilità urbana, il report analizza cosa è avvenuto in questo anno e mezzo a livello urbano, regionale e nazionale, con i diversi provvedimenti e investimenti. Sono stati analizzati i PUMS, **Piano Urbano Mobilità Sostenibile**, delle 14 città di ambito comunale o metropolitano, con lo stato di fatto ed i contenuti principali. PUMS che entro ottobre 2020, tutte le città metropolitane dovranno approvare.

Nel 2020 con l’emergenza coronavirus molte Amministrazioni comunali hanno predisposto, ed ora iniziano ad attuare, **Piani per la Mobilità per la Fase2** della ripartenza, per incoraggiare la crescita degli spostamenti ciclopeditoni in sicurezza, per riorganizzare i servizi di TPL, potenziare la sharing mobility, sfalsare gli orari, incoraggiare lo smart working ed i servizi online.

“Il lockdown ha ridotto traffico, inquinamento ed emissioni di CO2, ma noi vogliamo tornare a muoverci senza inquinare e congestionare le città” sostiene la coordinatrice del gruppo di lavoro “Mobilità sostenibile” di Kyoto Club, **Anna Donati**. “Questo è possibile se acceleriamo gli investimenti e le misure per spostarsi con la bicicletta, a piedi, con la sharing mobility e la micromobilità, se innoviamo i servizi di trasporto pubblico e puntiamo sull’elettrificazione dei veicoli. IL DL Rilancio è solo un timido tentativo per andare in questa direzione, serve molto di più e chiediamo che il DL venga migliorato ed i prossimi provvedimenti siano più efficaci”.

Anche in tempi di Covid-19 servono cambiamenti strutturali e forti innovazioni che accelerino la decarbonizzazione con una offerta intelligente di mobilità - secondo i principi *Avoid, Shift, Improve*. Per Kyoto Club e CNR-IIA per raggiungere questi obiettivi è necessario mettere in campo diverse misure. Tra queste: **potenziare lo smart working** e i servizi di prossimità per decongestionare le città; **pianificare gli orari di ingresso** nel lavoro, nelle scuole, nei servizi pubblici e privati, nei servizi commerciali per ridurre le ore di punta e utilizzare al meglio gli spazi ed i servizi disponibili; **allargare i servizi di sharing mobility, promuovere la mobilità ciclistica** attraverso l’ampliamento delle piste ciclabili e dei servizi ai ciclisti; **sostenere il trasporto pubblico; potenziare la figura del mobility manager; riorganizzare la logistica in maniera sostenibile; puntare sull’elettrificazione dei veicoli e mantenere ztl e low emission zone.**

www.kyotoclub.org



"Sembra evidente che l'uscita dalla crisi pandemica ci pone di fronte a un bivio" - ha commentato il Vicepresidente di Kyoto Club, **Francesco Ferrante**. "Prevarrà la spinta 'conservatrice' di chi pensa che la migliore risposta alle esigenze di distanziamento sociale sia quella di rinchiudersi nella propria auto privata magari incentivando l'acquisto dei modelli rimasti invenduti in questi mesi, o piuttosto vincerà un modello più moderno che si basa sul forte potenziamento del trasporto pubblico locale, dello sharing, delle forme di mobilità dolce e sostenibile e che incentivi l'innovazione tecnologica accelerando l'uscita dall'era fossile' anche nei trasporti? Solo se saremo in grado di far vincere la seconda opzione potremo tornare a vivere in città di nuovo belle, accoglienti, piene di vita e di aria pulita".