



COMUNICATO STAMPA

Rapporto MobilitAria 2024: qualità dell'aria, sicurezza stradale e città 30. Si auspica una riforma adeguata del codice della strada.

Roma, 22 maggio 2024

Il Rapporto è stato presentato oggi a Roma presso la Sala Auditorium delle Ferrovie dello Stato Italiane.

Anche quest'anno il [Rapporto "MobilitAria 2024"](#), 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 2023 nelle 14 città metropolitane italiane (Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia).**

MobilitAria 2024 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, un focus delle misure nazionali per finanziare interventi a favore della mobilità sostenibile, uno sguardo alla futura Direttiva UE sulla qualità dell'aria.

Come per le passate edizioni, nello studio si analizza la qualità dell'aria nelle 14 Città metropolitane italiane nell'anno 2023. Nessuna delle città metropolitane d'Italia, lo scorso anno, ha assistito ad una crescita dei valori di Biossido di Azoto (**N02**), si è registrato un decremento delle concentrazioni del **particolato PM10**, mentre per Messina, Palermo e Firenze il 2023 è stato un anno in modesta risalita. Per quanto riguarda le concentrazioni di **particolato PM2,5** in ognuna delle città analizzate è avvenuta una diminuzione della concentrazione.

Nel 2023 l'andamento della mobilità nelle principali città italiane è progressivamente tornato alla situazione precedente alla pandemia Covid-19. La mobilità urbana è ripresa, l'auto è rimasta protagonista degli spostamenti urbani e il tasso di motorizzazione, tra i più elevati dell'UE, ha continuato ad aumentare. Questo contesto di transizione costituisce un elemento di preoccupazione, perché ai necessari obiettivi per ridurre inquinamento, congestione, incidentalità e mortalità sulle strade, diventano sempre più urgenti azioni che permettano di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione. Tra queste: l'adozione di **zone a basse emissioni** per ridurre la circolazione di veicoli inquinanti ed abbattere l'inquinamento atmosferico, aumentare i fondi per il potenziamento del trasporto pubblico, l'introduzione delle **Città 30** per tutelare pedoni e ciclisti – sulla falsariga della decisione del Comune di Bologna – la **modifica della Riforma del Codice della Strada** già approvata a marzo 2024 dalla Camera dei deputati, da parte del Senato della Repubblica.

Nel presente report di MobilitAria 2024, viene proposta per la prima volta una stima dell'impatto sanitario ed economico dell'inquinamento dell'aria per le 14 città metropolitane in esame. L'impatto sanitario ha un'importante ricaduta economica. Nonostante le variazioni tra le diverse città metropolitane italiane, le stime indicano che le decisioni politiche mirate a ridurre il rischio di mortalità derivante dall'elevata esposizione all'inquinamento atmosferico potrebbero portare a benefici significativi in termini economici per l'intera popolazione italiana. Lo studio sui dati di qualità dell'aria ci indica che i valori medi annui registrati per le 14 città metropolitane nel 2023 seppur diminuiti ancora presentano delle importanti criticità. Se si



valuta infatti l'impatto sulla salute dell'inquinamento atmosferico sono ancora molte le morti premature e gli anni di vita persi (YLL) associati all'inquinamento atmosferico in Italia. L'impatto economico del Valore di una Vita Statistica (VSL), che quantifica quanto si risparmia riducendo il rischio di morte prematura a causa degli inquinanti del traffico, varia notevolmente tra le 14 città esaminate nel rapporto, con stime che vanno da 17 milioni fino alla cifra di 7 miliardi di euro.

Quest'anno tra gli approfondimenti tecnici, il Rapporto MobilitAria 2024 offre un'analisi delle emissioni inquinanti in relazione ai traffici marittimi, che riguarda 10 su 14 città metropolitane. Dal 1990 al 2019 si osserva una tendenza decrescente nelle emissioni portuali di ossidi di zolfo (SOx), come per quelle di particolato, mentre le emissioni portuali di NOx in alcuni centri crescono e in altri diminuiscono. Nel lungo termine, saranno necessarie ulteriori azioni per ridurre le emissioni e promuovere la decarbonizzazione attraverso l'uso di combustibili e fonti di alimentazione alternative, l'installazione di sistemi post-vendita e/o il passaggio al trasporto ferroviario.

"L'arrivo della nuova normativa sulla qualità dell'aria, seguendo i limiti più severi dell'OMS, rappresenta una sfida ambiziosa che punta alla riduzione di questi impatti sanitari attraverso degli interventi che dovranno essere messi in campo a livello nazionale e locale per ridurre l'inquinamento e ottenere un beneficio ambientale e anche economico.", ha dichiarato **Francesco Petracchini, Direttore F.F. - Dipartimento Scienze del Sistema Terra e Tecnologie per l'Ambiente - Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR)**.

Nella nuova edizione di MobilitAria 2024, l'indice sintetico che misura lo stato della mobilità sostenibile delle città viene aggiornato con i nuovi dati, esteso a quattro città (Bergamo, Padova, Parma, Prato) che insieme a Bologna, Firenze, Milano, Roma e Torino fanno parte delle città NETZERO 2030 (selezionate dalla Commissione Europea per raggiungere un impatto climatico zero entro il 2030), e integrato con nuovi indicatori. Tale indice valuta, attraverso un valore riassuntivo, la "distanza" delle 18 città monitorate dall'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile dall'obiettivo di decarbonizzazione e vivibilità urbana, calcolando per i due anni in cui sono disponibili i dati – 2020 e 2021 – la media dei valori di sette dimensioni: trasporto pubblico non inquinante, mobilità ciclabile, mobilità condivisa, tasso di motorizzazione, elettrificazione parco veicolare privato, impatto sulla salute dell'inquinamento atmosferico, sicurezza stradale.

Emerge un numero per ognuna delle 18 città che dimostra la distanza tra la situazione odierna ed il 2030, che corrisponde al **"Deficit sintetico divario 2020-2021 rispetto all'obiettivo 2030 di decarbonizzazione e mobilità sostenibile"** da cui è stata poi stilata la "classifica" del Deficit sintetico. In questa classifica troviamo **Milano e Firenze** che si avvicinano di più ai target, contrariamente a **Reggio Calabria**, che nel 2021 registra il -104% ed un grave deficit di mobilità sostenibile.

"Per raggiungere l'obiettivo di città a zero emissioni occorre, innanzitutto, cambiare le abitudini di mobilità delle persone: nel Rapporto MobilitAria 2024 emerge che l'auto è ancora la protagonista assoluta degli spostamenti urbani, mentre il trasporto pubblico sta scontando ancora gli effetti della pandemia. Per invertire la rotta, occorre ribaltare questa situazione convincendo sempre più persone a scegliere mezzi collettivi o condivisi. Il Gruppo FS sta facendo proprio questo, promuovendo il trasporto passeggeri su ferro, autobus e altri mezzi pubblici, riservando sempre maggior attenzione e risorse alla mobilità dolce (piedi, bici, monopattino). In più stiamo avanzando nel percorso di decarbonizzazione che ci porterà a diventare Net Zero entro il 2040 grazie all'autoproduzione di energia pulita, all'efficientamento energetico e alla graduale dismissione dei combustibili fossili", ha dichiarato **Lorenzo Radice, Responsabile Sostenibilità Gruppo FS Italiane**.



Alessandro Zoratti, Direttore Strategie e Sostenibilità Trenitalia sostiene che “Trenitalia, quale capofila del Polo Passeggeri del Gruppo FS, è attivamente impegnata nel promuovere lo shift modale verso sistemi di trasporto collettivo, più virtuosi in termini di sostenibilità e conseguente riduzione delle emissioni di CO2. Lavoriamo per un’offerta di mobilità intermodale che consenta di raggiungere, in treno, porti e aeroporti e di raggiungere, in bus, località non servite dalla ferrovia. Promuoviamo attività di sensibilizzazione sui vantaggi ambientali del viaggio in treno, ad esempio attraverso l’integrazione all’interno dei nostri canali di vendita di Ecopassenger, il calcolatore delle emissioni di CO2. Proseguiamo con la modernizzazione della nostra flotta, con treni e bus più efficienti e con un impatto ambientale sempre più ridotto”.

Il rapporto offre specifici contributi esterni, elaborati da esperti/e ed altri approfondimenti sulle città sicure a misura delle persone, dedicati a città 30, sicurezza stradale e low emission zone.

Uno degli strumenti più diffusi per abbattere le emissioni e migliorare la qualità dell’aria nelle aree urbane sono le Low-Emission Zones (LEZ), in italiano “zone a basse emissioni”: una serie di normative di restrizione del traffico veicolare che le città possono adottare per vietare la circolazione dei veicoli più inquinanti. I benefici derivanti dall’introduzione delle LEZ sono diversi: nel rapporto è presente un approfondimento che si concentra sull’esperienza del Comune di Milano, che da oltre dieci anni ha introdotto con Area C, la congestion Charge e da alcuni anni ha introdotto la LEZ Area B. Tra i vantaggi: riduzione del traffico veicolare a gasolio, crescita degli accessi effettuati da veicoli elettrici o ad alimentazione ibrida-elettrica e riduzione delle concentrazioni di NOx. Infine, complessivamente il cambio del parco veicolare, conseguente all’introduzione della ZTL Area B, ha evitato circa 150 [ton/anno] di NOx da traffico. Tale valore risulta in linea con gli obiettivi definiti nella Delibera istitutiva della ZTL.

Su Città 30, l’approfondimento si concentra sulla esperienza del Comune di Bologna, le motivazioni che l’hanno indotta ad adottare questo provvedimento molto innovativo, il processo di informazione e sperimentazione, l’attuazione concreta avviata a gennaio 2024, i primi risultati sul fronte della sicurezza stradale a tre mesi dal suo avvio. Un altro focus è incentrato sul tema della sicurezza stradale, sia a livello nazionale che nelle 14 grandi città, cercando di analizzare sulla base dei dati disponibili le tendenze in atto, i soggetti maggiormente vulnerabili, i veicoli coinvolti, gli indici, per poter ragionare di cosa sta accadendo in Italia, dove mortalità ed incidentalità restano un grave problema sociale.

Kyoto Club e CNR-IIA lanciano una serie di proposte condivise per l’implementazione di politiche di mobilità sostenibile e per una decarbonizzazione delle città. In primo luogo, si chiede di sostenere le virtuose esperienze delle **Città 30**, sull’esempio di **Bologna** –prima grande città italiana a sperimentare un limite generalizzato dei 30km/h sulle strade urbane un modello sempre più comune tra le città europee grandi e medie, da Grenoble in Francia a Graz in Austria, alla Città metropolitana di Bruxelles in Belgio, da Londra in Gran Bretagna a molte città spagnole e in Scozia registrando dati rilevanti a breve termine circa la diminuzione della mortalità dei pedoni. Chiediamo che il MIT agevoli la sperimentazione di città 30.

Inoltre, nel merito della sicurezza stradale, servono regole e l’utilizzo di nuove tecnologie al fine di regolare il traffico privato, controllare i limiti di velocità mediante autovelox e ridisegno dello spazio urbano. Il nuovo Codice della Strada approvato dalla Camera dei deputati sembra puntare verso un’altra direzione.

“Chiediamo una modifica al nuovo Codice della strada, una riforma che è stata proposta ‘per salvare vite in strada’ ma che nella sostanza prefigura il persistere della strage. Questo provvedimento limita molto l’autonomia di azione delle amministrazioni comunali, attacca e depotenzia ZTL, aree pedonali, sosta regolamentata, controlli elettronici e mobilità ciclistica. Tali misure ci allontanano dagli obiettivi del Piano Sicurezza Stradale 2030. Perciò il Kyoto Club chiede al Senato della Repubblica di correggere il testo licenziato a marzo 2024 dalla Camera dei deputati e di approvare un Codice della Strada a misura delle persone, che



incrementi la sicurezza stradale e che restituisca strumenti di regolazione concreti alle città.”, ha sottolineato **Anna Donati, coordinatrice del gruppo di lavoro “Mobilità sostenibile” di Kyoto Club.**