

Obiettivo decarbonizzazione: a che punto sono le grandi città italiane?

Mobilitaria 2023 misura il "deficit di mobilità sostenibile" di 14 centri urbani rispetto agli obiettivi europei al 2030 e la qualità dell'aria rispetto alla proposta della nuova direttiva, proponendo come accelerare la transizione.

Togliere veicoli inquinanti dalle strade e trasformare il modo in cui ci muoviamo in città è urgentemente necessario, se vogliamo **fermare la crisi climatica e risolvere l'emergenza sanitaria dell'inquinamento atmosferico**, che ogni anno determina decine di migliaia di morti premature nell'Unione europea. A tal fine occorre dare attuazione ai Piani urbani della mobilità sostenibile (Pums), realizzare politiche più lungimiranti e più ambiziose e incrementare i finanziamenti per la mobilità sostenibile nelle aree urbane, poiché le risorse stanziare finora, in particolare con i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, seppur ingenti non sono sufficienti.

È quanto emerge dal rapporto **MobilitAria 2023** realizzato dalla coalizione europea **Kyoto Club** e dall'**Istituto sull'inquinamento atmosferico del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-Iia)**, presentato il 24 maggio nel corso di un evento online. La sesta edizione del Rapporto, con la prefazione del direttore scientifico dell'ASviS **Enrico Giovannini**, torna ad analizzare **la qualità dell'aria e della mobilità nelle 14 città metropolitane italiane** (Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia) con i dati relativi all'anno 2022 o all'ultimo anno disponibile. E, per la prima volta, rileva per ciascuna il **"deficit di mobilità sostenibile" ossia la distanza dagli obiettivi di decarbonizzazione** al 2030 per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 a cui l'Unione europea mira con il Green deal. A partire dallo scenario Kyoto club e il Cnr-Iia delineano una serie di **misure per accelerare il percorso** verso le grandi città a emissioni zero, facendo da traino per il resto del Paese.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[CODE] ?#>

Salute e inquinamento atmosferico: la nuova direttiva europea impone azioni decise

È utile sottolineare che a livello europeo l'uso di energia è responsabile del 77,1% delle emissioni di gas serra, di cui circa un terzo è dovuto ai trasporti e oltre il 70% di questi è trasporto su strada, che in particolare nelle aree urbane, contribuisce in maniera importante sia alle emissioni di CO2 che di sostanze inquinanti. Secondo i dati più recenti forniti dall'Ispra, **dal 1990 al 2019 l'incidenza delle emissioni di CO2 da trasporto stradale nelle 14 città metropolitane sono aumentate complessivamente dal 21% al 34%**. La situazione nelle città è piuttosto diversificata, precisa l'analisi, con Bologna e Roma che registrano la maggior crescita (+50%). In generale tutte e 14 devono mettere in atto azioni molto significative per ridurle al 2030 o azzerarle nel caso di Bologna, Milano, Firenze, Roma e Torino che fanno parte delle nove città italiane selezionate per la campagna europea "Netzero2030".

Scenario allarmante anche sul fronte delle concentrazioni degli inquinanti **biossido di azoto** e **PM2,5** e **PM10**, i più critici per la salute umana e degli ecosistemi. L'analisi rileva che nel 2022 solo la città di Reggio Calabria registra, per tutti e tre gli inquinanti, valori al di sotto delle nuove soglie individuate nella proposta della nuova **direttiva sulla qualità dell'aria** presentata dalla Commissione europea il 26 ottobre 2022, su cui è in corso il negoziato e una volta adottata entrerà progressivamente in funzione arrivando a pieno regime nel 2030. **Nella maggior parte dei casi le concentrazioni annuali e il numero di superamenti delle soglie si discostano di molto dai nuovi possibili valori limite**. Questi sono un compromesso tra i parametri vigenti e quelli raccomandati dall'Organizzazione mondiale della sanità e mirano a rafforzare la tutela della salute

umana, quindi anche se dovessero subire modifiche nel corso del negoziato, non si prevedono stravolgimenti, sottolinea l'analisi.

Verso il 2030: il deficit di mobilità sostenibile delle 14 grandi città italiane

Dimezzare il tasso di veicoli in circolazione, far crescere ed elettrificare il trasporto pubblico, aumentare la mobilità a piedi e in bicicletta e riequilibrare la modalità di spostamento privilegiando sistemi sostenibili, questi sono gli obiettivi al 2030. Per le 14 città prese in esame **l'analisi riporta la distanza tra la situazione attuale e il 2030** con un numero o "indice sintetico" che include la media dei valori di **cinque indicatori chiave**: l'offerta di trasporto pubblico non inquinante, l'estensione di piste ciclabili rispetto al numero di abitanti per la "mobilità attiva", il numero complessivo di veicoli in sharing ogni 10mila abitanti per la "mobilità condivisa", il numero di auto ogni mille abitanti per valutare i progressi verso l'obiettivo di dimezzamento del tasso, e infine la ripartizione modale misurata come differenza tra l'obiettivo del 65% di mobilità sostenibile (trasporto pubblico + mobilità attiva + mobilità condivisa) rispetto alla situazione attuale.

Con -32% Milano è la città che più si avvicina ai target europei, ultima è Catania con -76%. La tabella descrive il contributo di ogni indicatore al risultato complessivo raggiunto dalle città, elencate in ordine crescente del deficit.

Complessivamente nelle 14 città si rilevano dal 2015 al 2020 incrementi ridotti per le reti di **metropolitane e tram** non inquinanti, mentre l'aumento è maggiore per le **reti filoviarie** che passano da 127 a 180 km. Nel 2020 le flotte di **autobus** sono costituite per il 62% da mezzi più inquinanti e la situazione è peggiore rispetto alla media nelle città di Cagliari, Napoli e Catania. Le **piste ciclabili** sono in media 1,5km ogni 10mila abitanti, un dato ben lontano da quello ottimale di almeno 10km e lontanissimo, per fare un confronto con il resto dell'Europa, da Helsinki (20km) e Amsterdam (15 km).

In quasi tutte le città è aumentato, anziché diminuire, il numero di **auto circolanti** per abitante nel periodo 2016-2021, mantenendo **l'Italia tra i Paesi europei con il più alto tasso di motorizzazione**. Nel 2021 il tasso di mortalità è aumentato in ben dieci città e il tasso di incidentalità in tutte tranne a Bari, in cui è sceso. Per quanto riguarda la **ripartizione modale**, secondo i dati dell'indagine Audimob, condotta da Isfort, tutte le città prese in esame devono fare sforzi importanti per raggiungere l'obiettivo di spostamenti con mezzi motorizzati privati che non superino il 35% sul totale, una realtà ampiamente esistente in molte città europee; nel periodo 2017-2019 i valori oscillavano dal 51% di Genova al 76% di Reggio Calabria e Messina.

Città a misura di mobilità sostenibile con i Pums e le proposte di Kyoto club e Cnr-IIA

Il Rapporto analizza per ogni città, sollecitandone l'effettiva attuazione, i **Piani urbani della mobilità sostenibile** (Pums), lo strumento che le amministrazioni hanno a disposizione per agire in ottica della decarbonizzazione, i cui iter procedurali si trovano a stadi diversi. I piani mirano, principalmente, a potenziare le reti del trasporto collettivo, a ridurre la congestione stradale e le emissioni dei veicoli pubblici e privati, a far crescere la mobilità attiva a piedi e in bicicletta e a estendere la mobilità condivisa.

Tenuto conto dei Pums, per accelerare il percorso verso le città a emissioni zero, **MobilAria2023** delinea diverse **misure per accelerare la decarbonizzazione nelle città**, tra cui:

- **promuovere la ripartizione modale.** Assicurare le risorse per realizzare i 350 km aggiuntivi di **trasporto pubblico su ferro** previsti dai Pums, aggiungendo almeno altri 150 km. Colmare il divario di trasporto ferroviario locale e incrementarne gli investimenti. Con i fondi pubblici acquistare solo **autobus elettrici**. Integrare i diversi servizi di mobilità e promuovere la mobilità condivisa prevedendo agevolazioni fiscali. Aumentare il **Fondo nazionale trasporti** annuale fino a sei miliardi entro il 2025.
- **Entro il 2030 è necessario quadruplicare la disponibilità di corsie e piste ciclabili** arrivando a 20mila km sul territorio nazionale. Al contempo vanno ripensati gli spazi urbani ampliando il più possibile le realtà di "**Città 30km/h**" che prevedono ampi interventi di riqualificazione urbana, a beneficio della sicurezza delle persone e della socialità.
- **Puntare sull'elettrificazione** dei veicoli pubblici e privati e destinare gli incentivi solo ai mezzi interamente elettrici.
- Approfondire gli studi sugli **effetti sulla salute dell'inquinamento atmosferico** proveniente da più settori; aggiornare i Piani regionali per la qualità e il risanamento dell'aria allineandoli con i limiti della nuova direttiva europea e il **Piano nazionale integrato energia e clima** per il settore dei trasporti dando priorità all'elettrificazione dei mezzi e servizi di mobilità.

Antonella Zisa

Fonte: ASVIS



Licenza Creative Commons

I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

www.puntosicuro.it