



Il rapporto 'MobilitAria' dell'Istituto sull'inquinamento atmosferico del Consiglio nazionale delle ricerche e del Gruppo mobilità sostenibile del Kyoto Club evidenzia, nel decennio 2006-2016, una lieve riduzione della media delle concentrazioni annuali di inquinanti, sebbene le città risultino ancora caratterizzate da superamenti giornalieri oltre i limiti. La ricerca, condotta a Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino e Venezia, confronta i livelli raggiunti dall'inquinamento con le politiche di mobilità



Roma, 17 febbraio 2018 - È stato presentato a Roma 'MobilitAria 2018', rapporto realizzato dall'Istituto sull'inquinamento atmosferico del Consiglio nazionale delle ricerche (Iia-Cnr) e dal Gruppo mobilità sostenibile del Kyoto Club, un quadro della qualità dell'aria e della mobilità urbana nelle quattordici principali città italiane - Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino e Venezia - prendendo a riferimento il decennio 2006-2016.

Sono stati analizzati valori e superamenti di alcuni inquinanti secondo le disposizioni della normativa in vigore sulla qualità dell'aria, il D.Lgs 155/2010, quali il Particolato atmosferico (PM10 e PM2,5) ed il biossido di azoto (NO₂), più correlabili con le emissioni da traffico e i cui sforamenti sono costati all'Italia l'avvio di una procedura infrazione da parte della Commissione europea.

Dallo studio emerge che, sebbene negli anni 2006-2016 si riscontri un miglioramento diffuso della qualità dell'aria, con una lieve riduzione della media delle concentrazioni annuali, le città sono ancora caratterizzate da livelli di concentrazione e numero di superamenti giornalieri oltre i limiti (PM10: 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ giornalieri, da non superare più di 35 volte per anno, 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di media annua; PM2,5: valore annuale 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; NO₂: limite orario 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per massimo 18 volte l'anno; limite annuale 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Riguardo al biossido di azoto si osserva un decremento dal 36% al 46% in città tra cui Bari, Bologna, Catania e Reggio Calabria, una riduzione attorno al 20% a Firenze, Napoli, Venezia e Palermo. Da segnalare come, negli ultimi tre anni consecutivi, Bari, Cagliari, Reggio Calabria, Venezia, Messina e Catania presentino concentrazioni medie inferiori al limite normativo in vigore.

Le città con maggiori concentrazioni sono Milano, Torino e Roma (49 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), Firenze e Napoli (43 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), Genova (41 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), Venezia e Messina (39 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Per quanto concerne il valore limite orario si osservano superamenti a Roma, Torino, Firenze, Milano, Genova, Napoli e Catania; nel 2016 la città con

il più alto numero di sforamenti è Torino (28 volte) seguita da Roma (13), Milano (7) e Cagliari (4).

Analizzando il PM10, si rileva rispetto alla media annuale una netta riduzione, in particolare a Torino, Milano, Venezia, Napoli, Genova e Roma. Le maggiori percentuali di decrescita si sono registrate a Torino con il -47%, Genova con il -37%, Firenze con il -36% e Roma con il -35%. Inoltre nel 2016 in nessuna città vi sono concentrazioni superiori alla media annuale.

Riguardo al limite giornaliero la situazione appare più critica per Milano, Torino e Venezia che, nonostante la riduzione su base annuale, superano il limite giornaliero per più di 35 volte per anno. Altre città che riportano tali superamenti sono Roma, Napoli e Cagliari. Nel 2016 le città che hanno fatto registrare superamenti giornalieri oltre il limite di legge sono Messina (126 giorni), Torino (93), Milano (73), Venezia (63), Napoli (61), Cagliari (52), Palermo (47), Roma (41).

Dati discontinui si riscontrano nell'analisi del PM2,5, evidenziando una riduzione della concentrazione media annuale, anche se Milano, Venezia e Torino presentano trend con valori maggiori al limite. Tra le municipalità che hanno ridotto maggiormente le concentrazioni nel decennio vi sono Roma, Bologna, Cagliari, e Napoli, rispettivamente del -38%, -43%, -36%, -43%. Nel 2016 le città che ancora presentano valori maggiori al limite normativo risultano Torino, Milano e Venezia.

A incidere sulla qualità dell'aria sono certamente i provvedimenti in materia di mobilità. Le analisi hanno riguardato diversi indicatori di mobilità quali Zone a traffico limitato, car e bike sharing, numero e tipologie di veicoli, trasporto pubblico locale nonché i provvedimenti amministrativi in materia. Dal rapporto emerge un andamento positivo, con realtà come il bike sharing, ma si segnalano conferme di problemi strutturali da risolvere, ad esempio il tasso di motorizzazione: diminuito in molte città nel primo periodo a causa della sfavorevole congiuntura economica del 2008, si attesta ancora su numeri troppo alti.

Prima in classifica è Catania con 684 veicoli per ogni 1.000 abitanti, segue Cagliari con 646 e Torino con 639; un andamento positivo si riscontra a Roma e Milano, rispettivamente con -13% e -10% nel decennio. Al tasso di motorizzazione va correlata una situazione di tagli e misure restrittive per il Tpl: i tagli subiti con la Legge Finanziaria del 2010 hanno prodotto effetti negativi soprattutto nelle realtà più fragili come Napoli, dove gli utenti sono diminuiti del 32%, Catania (-17%), Genova (-12%) e Roma (-6%).

Un impegno positivo si riscontra nelle ZTL, cresciute in modo deciso, istituite in nuove città come Mestre, Bari, Genova, Napoli, Palermo e ampliate a Milano e Firenze. Al tempo stesso, sono aumentate le piste ciclabili, ad esempio a Mestre, Milano, Bologna, Firenze, Torino, con alte percentuali di uso della bicicletta.

“Occorrono misure strutturali che portino a un trasporto pubblico più verde - sostiene Nicola Pirrone, direttore dell'Iia-Cnr - una mobilità a basso impatto ambientale con una forte spinta verso i mezzi elettrici o a gas. È necessario dotarsi di un Piano nazionale strategico che coinvolga tutti gli enti preposti al controllo e alla gestione del territorio al fine di ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico nei nostri centri urbani. Bisogna ripensare la governance delle città in modo globale, con un progetto di interventi strutturali che miri a decarbonizzare la nostra economia, ivi compresi i sistemi di trasporto e riscaldamento, le due maggiori fonti di inquinamento atmosferico in molte città italiane. Bisognerebbe inoltre disincentivare l'utilizzo di fertilizzanti azotati nel settore agro-zootecnico, perché in molte aree le polveri sottili sono anche un prodotto secondario della componente agricola. L'Italia sta facendo molto

bene nella produzione di energia da fonti rinnovabili ma andrebbero migliorate le reti di distribuzione”.