

Lo rivela l'analisi MobilitAria di Kyoto Club e Cnr-Iia: schizza il costo dell'inquinamento

Lo smog soffoca le città italiane

Pesa sui dati la battuta d'arresto della mobilità sostenibile

Pagina a cura
DI TANCREDI CERNE

Allarme rosso per l'inquinamento dell'aria nelle città italiane. L'esposizione a polveri sottili, biossido di azoto e ozono, generata per lo più dal settore dei trasporti, è stata responsabile di ben 71.800 morti nel 2022, il valore più alto stimato fra i 27 Paesi dell'Unione europea. Un triste primato frutto di politiche di contenimento dell'inquinamento ancora poco efficaci. Basti pensare che il settore dei trasporti è stato l'unico, lo scorso anno, a contribuire più alla crisi climatica di quanto non avesse fatto nel 1990. E quanto emerso dall'analisi "MobilitAria 2025", realizzata da Kyoto Club e dall'Istituto sull'inquinamento atmosferico del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-Iia), analizzando i dati della mobilità e della qualità dell'aria nel 2024 nelle 14 maggiori città metropolitane italiane.

«I dati confermano che l'inquinamento atmosferico rappresenta una delle minacce per la salute pubblica nelle città italiane, causando migliaia di morti premature ogni anno», ha sottolineato Francesco Petracchini, direttore del Dipartimento scienze del sistema terra e tecnologie per l'ambiente del Cnr. «La nuova direttiva europea sulla qualità dell'aria 2024/2881, fornisce una direzione per le politiche ambientali urbane più incisiva: fissa obiettivi più stringenti, introduce nuovi parametri da monitorare e richiede la riorganizzazione della rete per il monitoraggio».

Arrivano alcuni segnali incoraggianti. Il quadro resta cupo, ma non mancano segnali incoraggianti. A Bologna, per esempio, nell'ultimo anno è stato registrato un calo netto del biossido di azoto (NO₂), con una riduzione del 35% in un solo anno (da 43 a 28 µg/m³). E questo, grazie in particolare all'implementazione del limite di velocità generalizzato dei 30km/h sulla rete viaria secondaria della città. Si tratta del miglior risultato tra i 14 centri urbani analizzati dai ricercatori di MobilitAria.

Altrove, i miglioramenti sono minimi (compresi tra il 3% e il 20%) e alcune città, come Bari e Venezia, hanno visto addirittura un peggioramento della qualità dell'a-

ria rispetto all'anno prima (+4%). Cagliari, Napoli e Messina hanno registrato valori invariati. Solo Catania (4 superamenti) e Napoli (1) hanno evidenziato limiti orari superiori per quanto riguarda il biossido di azoto.

Per quanto riguarda il Pm₁₀, le concentrazioni medie delle città metropolitane sono rimaste nei limiti normativi, ma con criticità sempre presenti nell'area padana e in alcune città del sud (Catania, Napoli e Cagliari) per il superamento del limite giornaliero delle cosiddette polveri sottili.

La crescita record della motorizzazione.

«Il Pm_{2,5} resta sotto la soglia normativa in tutte le città, ma lontano dai valori raccomandati dall'Oms», hanno avvertito gli esperti di MobilitAria secondo cui una delle possibili cause dell'assenza di progressi è rappresentata dalla crescita record del tasso di motorizzazione: nei grandi centri urbani italiani ci sono dalle 2,5 alle 4 volte più auto rispetto a quanto auspicabile per una mobilità sostenibile. «Lo sviluppo delle infrastrutture ciclabili è praticamente fermo, complice l'esaurimento dei fondi del Pnrr, mentre la mobilità condivisa ha subito ancora contraccolpi da scelte politiche restrittive, in particolare contro i monopattini»,

hanno sottolineato gli esperti del Cnr-Iia insieme ai colleghi del Kyoto Club.

Anche la quota di veicoli elettrici è cresciuta a ritmi troppo lenti attestandosi su livelli molto lontani dai tassi a doppia cifra di molti Paesi europei. La legge di Bilan-

Una delle possibili cause dell'assenza di progressi nella qualità dell'aria è rappresentata dalla crescita record del tasso di motorizzazione: nei grandi centri urbani italiani circolano dalle 2,5 alle 4 volte più automobili rispetto a quanto auspicabile per una mobilità sostenibile

cio 2025 non prevede, infatti, nuovi fondi per lo sviluppo di metropolitane, tramvie e busvie veloci, né per la mobilità ciclistica e le ciclovie turistiche, con tagli significativi ai fondi esistenti.

Il costo dell'inquinamento. Oltre a rappresentare un rischio per la salute dei cittadini, l'inquinamento atmosferico ha anche un impatto economico negativo su tutti i Paesi europei. Stando alle rilevazioni del Kyoto Club, infatti, nel 2018, in media, ogni abitante delle principali città europee ha subito una perdita economica quantificabile in

1.250 euro all'anno dovuta agli effetti diretti, legati alla cattiva qualità dell'aria, sulla salute (spese mediche sostenute per farmaci e/o eventuali ricoveri in ospedale) e indiretti (riduzione dell'aspettativa di vita). Questo importo equivale in media al 3,9% del reddito annuale. Non solo. Secondo le stime degli esperti, è sufficiente un aumento di 1µg/m³ nella concentrazione di Pm_{2,5} per causare una riduzione del 0,8% nel Pil nello stesso anno. Il 90% di questo effetto sul Pil è dovuto a riduzioni nella produzione per lavoratore, che possono verificarsi attraverso un maggiore assenteismo lavorativo o una ridotta produttività. «L'impatto sanitario ha un'importante ricaduta economica, riflettendosi sul valore di una vita statistica (Vsl) di ciascuna città metropolitana», hanno spiegato gli esperti del Kyoto Club. «Pur rimanendo nell'ordine dei milioni di euro stimati, questi valori variano da un minimo di 17 milioni di euro ipotizzati per Cagliari, fino a un massimo di 7.176,38 milioni di euro relativi a Milano».

Le proposte di Kyoto Club e Cnr-Iia. Alla luce dei dati del Rapporto MobilitAria 2025, Kyoto Club e

Cnr-Iia hanno proposto una serie di interventi urgenti per rilanciare la mobilità sostenibile e migliorare la qualità dell'aria nelle città italiane. «È necessario un deciso cambio di rotta, a partire da una revisione profonda del Codice della strada che riconosca il diritto delle città a regolare traffico, velocità e sicurezza, introducendo strumenti efficaci come le "città 30", le Ztl dinamiche e una regolazione avanzata degli accessi», spiegano gli esperti. «Serve una politica nazionale che punti al riequilibrio modale, dimezzando l'uso dell'auto privata e investendo sul trasporto pubblico elettrico, sulle reti tranviarie e metropolitane, sulla ciclabilità e sulla mobilità condivisa».

In altre parole, le città devono essere messe nelle condizioni di adottare misure strutturali, con nuovi fondi per il trasporto pubblico, piani decennali per le infrastrutture su ferro e investimenti stabili per ciclovie e mobilità attiva. Non solo. Va favorita l'elettrificazione del parco veicolare e potenziata la logistica urbana a basse emissioni. Ed è cruciale recepire la nuova direttiva europea sulla qualità dell'aria, rafforzando il monitoraggio ambientale, migliorando l'informazione pubblica e promuovendo politiche locali coerenti e coordinate.

— © Riproduzione riservata —

Lo stato dell'aria delle nostre città

	Media annua 2024 (µg/m ³)			Numero di superamento dei limiti		
	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO ₂ giornaliero	PM ₁₀ giornaliero	PM _{2,5} giornaliero
BARI	24	23	11	99	13	14
BOLOGNA	20	23	14	16	35	54
CAGLIARI	14	26	13	1	70	41
CATANIA	32	31	12	84	55	11
FIRENZE	28	24	20	36	38	31
GENOVA	25	17	10	149	6	21
MESSINA	23	22	10	24	20	1
MILANO	34	31	20	72	86	102
NAPOLI	39	29	14	215	80	39
PALERMO	32	30	13	155	45	13
REGGIO CALABRIA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
ROMA	31	26	13	127	38	33
TORINO	33	27	19	94	112	167
VENEZIA	28	30	19	50	70	86

Fonte: Rapporto MobilitAria 2025 - Kyoto Club - Cnr-Iia