



## COMUNICATO STAMPA

### Rapporto MobilitAria 2025: Trasporto Pubblico Locale, automotive, parità di genere, qualità dell'aria e salute

Roma, 22 maggio 2025

**Città ferme, mobilità sostenibile ancora lontana. Il Rapporto è stato presentato oggi in diretta streaming su YouTube.**

Nel 2024 l'andamento della mobilità nelle principali città italiane è generalmente 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, il più elevato in UE, ha continuato ad aumentare in Italia e nelle principali città del nostro Paese. 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.

Anche quest'anno il **Rapporto "MobilitAria 2025"**, 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 2024 nelle 14 città metropolitane italiane**.

Il Rapporto 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 verso città a zero emissioni**, un focus delle misure nazionali per finanziare interventi a favore della mobilità sostenibile, uno sguardo sul recepimento della Direttiva europea 2024/2881 sulla qualità dell'aria.

Novità di MobilitAria 2025 è l'analisi del gender gap nel settore della mobilità: un focus interessante su **mobilità e genere**, a confronto con le esperienze europee di Vienna e Barcellona che mostrano la strada, integrando da anni ormai la prospettiva di genere nelle politiche urbane.

Lo studio fotografa un'Italia urbana in stallo sul fronte della mobilità sostenibile e, in alcuni casi, in regressione. Dopo anni di progressi moderati, la **qualità dell'aria** continua ad avere diverse criticità, soprattutto in vista dell'entrata in vigore della nuova direttiva e le emissioni di CO<sub>2</sub> legate al settore dei trasporti sono fra le poche che continuano ad aumentare secondo i dati Ispra. Il settore è l'unico nel 2024 a contribuire più alla crisi climatica di quanto non facesse nel 1990, nonostante i proclami sulla transizione ecologica.

Il Rapporto dell'edizione 2024 già proponeva una stima dell'**impatto sanitario dell'inquinamento dell'aria**. Impatto sanitario, che ricordiamo, ha un'importante ricaduta economica. L'Italia, come sottolineano i dati del Rapporto 2025, si conferma maglia nera in Europa per decessi prematuri attribuibili agli inquinanti PM<sub>2.5</sub>, NO<sub>2</sub> e O<sub>3</sub>. Secondo i dati EEA del 2022, sono state **48.600 le morti per PM<sub>2.5</sub>, 9.600 per NO<sub>2</sub> e 13.600 morti per O<sub>3</sub>** (numeri che collocano il nostro Paese al primo posto nell'UE27 per PM<sub>2.5</sub> e NO<sub>2</sub>), nonché uno dei paesi europei con il maggior impatto sulla salute associato all'esposizione da questi 3 inquinanti.

**Francesco Petracchini**, Direttore Dipartimento Scienze del Sistema Terra e Tecnologie per l'Ambiente del CNR e Presidente della Cabina di regia del Piano di azione nazionale per il miglioramento della qualità dell'aria della Presidenza del Consiglio dei Ministri: "I dati raccolti nel rapporto MobilitAria 2025 confermano che l'inquinamento atmosferico rappresenta una delle minacce per la salute pubblica nelle



arie urbane italiane, causando migliaia di morti premature ogni anno. 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, al fine di favorire la comprensione scientifica degli effetti degli inquinanti sulla salute umana e sull'ambiente. In questo quadro come CNR si ribadisce l'importanza di proseguire con politiche locali e nazionali ambiziose per ridurre le emissioni, in particolare nel settore dei trasporti e del riscaldamento domestico, che restano le principali fonti inquinanti in ambito urbano.

Il quadro resta cupo, ma non mancano segnali incoraggianti. A **Bologna**, si registra un netto calo del **biossido di azoto (NO<sub>2</sub>)**, con una **riduzione del 35%** in un solo anno (da 43 a 28 µg/m<sup>3</sup>). È il miglior risultato tra le 14 grandi città analizzate. Altrove, i miglioramenti sono minimi (dal 3% al 20%) e alcune città, come **Bari** e **Venezia**, hanno visto un peggioramento (+4%). Cagliari, Napoli e Messina registrano valori invariati. Solo **Catania (4 superamenti)** e **Napoli (1)** hanno registrato superamenti orari del NO<sub>2</sub>.

Per quanto riguarda il **PM<sub>10</sub>**, le concentrazioni medie delle città metropolitane restano nei limiti normativi, ma persistono criticità nell'**area padana** e in alcune città del sud (Catania, Napoli e Cagliari) per il superamento del limite giornaliero del PM<sub>10</sub>. Il **PM<sub>2.5</sub>** resta sotto la soglia normativa in tutte le città, ma lontano dai valori raccomandati dall'OMS.

Una delle possibili concuse dell'assenza di progressi è la **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, configurando un uso privatistico dello spazio pubblico che impedisce riforme strutturali.

Lo **sviluppo delle infrastrutture ciclabili** è praticamente fermo, complice l'esaurimento dei fondi del PNRR, mentre la **mobilità condivisa** subisce contraccolpi da scelte politiche restrittive, in particolare contro i monopattini. Anche la **quota di veicoli elettrici** cresce lentamente e resta molto lontana dai tassi a doppia cifra di molti Paesi europei.

La Legge di Bilancio 2025, infatti, non prevede 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. Al contrario, sono stati **stanziati ulteriori 1,5 miliardi di euro** per il **Ponte sullo Stretto di Messina**, portando il totale a oltre 13 miliardi.

L'unico ambito in cui si registra una certa continuità sono i progetti di **re-infrastrutturazione del trasporto pubblico** nelle grandi città, ma i fondi PNRR **non hanno quasi toccato i centri urbani piccoli e medi**, e si avvicina rapidamente la scadenza delle risorse.

Anche quest'anno Mobilitaria propone un **indice sintetico** per valutare la distanza delle città italiane dall'obiettivo 2030 di **mobilità sostenibile**. L'indice aggrega otto dimensioni chiave: trasporto pubblico non inquinante, mobilità ciclabile, mobilità condivisa, tasso di motorizzazione, elettrificazione dei veicoli privati, qualità dell'aria, impatto sanitario e sicurezza stradale.

**Milano** è la città più vicina al **raggiungimento degli standard europei** di mobilità sostenibile, nonostante i problemi in termini di qualità dell'aria rispetto agli obiettivi europei al 2030. Ultima in classifica **Catania**, che ha anche il **tasso di motorizzazione più elevato**: nella città etnea ci sono in circolazione più auto e moto che persone. **Gran parte dei grandi centri del Mezzogiorno mostrano notevoli deficit di mobilità sostenibile**.

Una novità importante dell'edizione 2025 riguarda l'analisi del **gender gap nella mobilità**. I dati rivelano differenze significative tra uomini e donne negli spostamenti urbani. A Roma una prima



indagine 2024 elaborata da RSM dimostra che le donne fanno più spostamenti in genere più brevi, camminano di più ed usano di più il trasporto pubblico rispetto ai maschi. Un autentico gender gap esiste nella mortalità ed incidentalità, dove i maschi sono circa il 75% delle vittime, segno di una guida imprudente e veloce. Line Guida UE ed esperienze europee come **Vienna** e **Barcellona** mostrano la strada, integrando da anni la prospettiva di genere nelle politiche urbane e di mobilità sostenibile.

**Francesco Ferrante, Vicepresidente Kyoto Club:** *"Procedere rapidamente sulla strada della decarbonizzazione, ricorrere a efficienza energetica e fonti rinnovabili, e togliere veicoli inquinanti dalle nostre strade trasformando il modo in cui ci muoviamo è urgente e necessario se vogliamo risolvere l'emergenza sanitaria dell'inquinamento atmosferico e fermare la crisi climatica. Occorre investire decisamente in mobilità sostenibile (trasporto pubblico locale e mobilità attiva), non come fa la Regione Piemonte, che invece di rafforzare le misure contro lo smog sta operando per far slittare ulteriormente il blocco dei diesel Euro 5, andando in direzione opposta rispetto alle necessità ambientali e sanitarie."*

### **Le proposte di Kyoto Club e CNR-IIA per città più vivibili e aria più pulita**

Alla luce dei dati del Rapporto MobilitAria 2025, Kyoto Club e CNR-IIA propongono 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. Serve una politica nazionale che punti chiaramente 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, oggi frenata da scelte miopi e arretrate.

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. Va favorita l'elettrificazione del parco veicolare e potenziata la logistica urbana a basse emissioni. È cruciale infine recepire con coraggio la nuova Direttiva europea sulla qualità dell'aria, rafforzando il monitoraggio ambientale, migliorando l'informazione pubblica e promuovendo politiche locali coerenti e coordinate. Se vogliamo davvero città più vivibili e aria più pulita, il momento di agire è ora.