



## **COMUNICATO STAMPA**

### **Trasporti tra i maggiori responsabili dell'inquinamento nelle città. PM10, ozono e biossido di azoto non accennano a diminuire**

III Rapporto APAT sulla qualità di 24 città italiane  
*Roma, 18 gennaio 2007*

Circa il 75% della popolazione europea vive in aree urbane e si stima che tale quota entro il 2020 raggiungerà un valore dell'80%, determinando un progressivo deterioramento dell'ambiente di vita e una crescente pressione sugli ecosistemi. .

Per questo motivo l'osservazione continua di quanto avviene in questi importanti ambiti territoriali in materia di energia, mobilità, qualità dell'aria, rifiuti, acqua, suolo, natura e territorio, assume carattere di ineludibilità per la programmazione degli interventi e la sensibilizzazione e il coinvolgimento dei cittadini.

**Il III RAPPORTO APAT SULLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO**, presentato oggi dal Commissario Straordinario dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente, Avv. Giancarlo Viglione, alla presenza del Ministro dell'Ambiente Alfonso Pecoraro Scanio e del Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, affronta questi temi riferiti alle città capoluogo di provincia con popolazione superiore a 150.000 abitanti.

Sono intervenuti all'incontro i Sindaci Walter Veltroni (Roma), Michele Emiliano (Bari) e Umberto Scapagnini (Catania), il Presidente dell'ANCI Leonardo Domenici e il Presidente della Provincia di Napoli Riccardo di Palma.

Sintetizzando alcuni degli indicatori illustrati più dettagliatamente nel Rapporto:

**Qualità dell'aria & emissioni:** *per le concentrazioni di PM10, ozono e biossido di azoto nel periodo 1993-2005 nessuna chiara tendenza alla diminuzione.* Già a fine giugno 2006 nel 77% dei punti di osservazione è stato superato il *valore limite giornaliero* della concentrazione di PM10. Per l'ozono, nel 2005, nel 75% degli agglomerati è stata superata almeno una volta la soglia di informazione al pubblico. Nel 2005 si sono registrati nel 95% degli agglomerati superamenti del *limite annuale* di concentrazione del biossido di azoto che andrà in vigore nel 2010.

Il trasporto su strada *costituisce la principale sorgente emissiva di PM10* per più della metà delle città considerate; per Roma il contributo stimato del trasporto su strada sul totale delle emissioni di PM10 è pari al 70%. Il contributo del settore industriale è consistente in particolar modo per i comuni in cui sono localizzati grandi poli industriali: Taranto (93%), Venezia (75%) e Genova (49%).

Il trasporto su strada è la principale sorgente emissiva anche per gli altri inquinanti che contribuiscono alle alte concentrazioni di PM10, ozono e biossido di azoto.

*Più confortante la situazione relativa alle concentrazioni di monossido di carbonio, benzene, piombo e biossido di zolfo* che, dall'analisi delle serie storiche dal 1993 al 2005, risultano essere

ormai sotto controllo con pressoché nessun superamento del limite per monossido di carbonio, piombo e biossido di zolfo e un trend decrescente, oramai consolidato, per il benzene. In particolare, per il 2005 risulta la totale assenza di superamenti per il monossido di carbonio, piombo e biossido di zolfo mentre superamenti del valore limite per il benzene che andrà in vigore nel 2010 sono stati registrati nel 25% delle aree urbane analizzate.

**Trasporti:** *si rileva che il parco autovetture continua a crescere nelle 24 realtà urbane, soprattutto a livello dei comuni di prima e seconda cintura: in particolare in molte città del Centro-Sud si registra una crescita rispetto al 1996 superiore al 20%. Nel 2005 il parco auto di Roma è cresciuto al ritmo di circa 3 auto l'ora! Il numero di autovetture pro-capite rimane tra i più alti d'Europa anche a livello dei singoli comuni. Quasi tutte le città superano la quota di 500 autovetture ogni 1000 abitanti. Molte superano quota 600, e Roma arriva a 732 autovetture per 1000 abitanti: in Europa – Italia esclusa - solo 6 città su più di 160 superano la soglia di 500 autovetture per 1000 abitanti. Il parco motocicli (cilindrata superiore a 50 cc) risulta in crescita in tutte le aree urbane considerate. In molte città, il numero di motocicli è più che raddoppiato nel 2005 rispetto al 1996: gli incrementi percentuali vanno da +63% a Torino a +176% a Roma.*

Il trasporto pubblico locale è caratterizzato da un *alternarsi di luci* – miglioramento qualitativo del parco mezzi, diffusione dell'uso di carburanti alternativi e dispositivi atti a ridurre le emissioni, diffusione dei sistemi di trasporto pubblico a chiamata con rapida crescita di domanda e di gradimento, sviluppo dell'integrazione tariffaria – *ed ombre* – carenza di risorse pubbliche disponibili, carenze infrastrutturali, costi operativi in crescita, bassa competitività in termini di rapidità del servizio. *La quota di mezzi di superficie alimentata a gasolio rimane assolutamente dominante, dal 60% a Parma al 99,9% di Reggio Calabria, ma si evidenzia quasi ovunque un incremento delle percentuali di vetture meno inquinanti EURO 2 e EURO 3, dell'uso di carburanti alternativi con minori emissioni e dispositivi atti a ridurle.*

I mezzi di trasporto a trazione elettrica sono diffusi principalmente nelle grandi città: Milano con circa il 40 % della flotta di superficie, Torino con il 21%, Bologna 17%, Roma 10%, Napoli 14%; i filobus tuttavia sono diffusi anche in città medio – piccole (Modena 15 % della flotta, Parma 16%, Cagliari 18%).

Le linee metropolitane sono presenti attualmente solo in un ristretto numero di città: l'estensione complessiva della rete italiana (168 km) è meno della metà rispetto a quella della sola città di Londra (408 km), ed inferiore a quella di altre importanti capitali europee come Madrid (179 km).

Il mobility management, nelle 24 città con numero di abitanti maggiore alle 150.000 unità, è stato intrapreso in ben 23 città; tuttavia non in tutte risulta pienamente operativo. In Europa il 30 % dei tragitti effettuati quotidianamente in auto copre distanza inferiori ai 3 km ed il 50% è inferiore a soli 5 km. Anche solo a questo livello, la bici potrebbe vantaggiosamente sostituire l'autovettura per una parte importante della domanda e contribuire quindi a diminuire la congestione.

La situazione della ciclabilità urbana in Italia è una vicenda di chiaroscuri. Dall'indagine svolta emerge comunque una dotazione infrastrutturale largamente insufficiente (mediamente 8077 abitanti per ogni km di pista ciclabile: dai 1633 abitanti per km di Brescia ai 16.460 abitanti per km di Livorno). *La città dove è maggiormente diffuso l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani (modal split) è Parma (tra il 21 e 25% degli spostamenti complessivi) seguita da Padova (tra l'11 e il 15%), mentre Roma, la più grande città italiana, si trova sotto il 5% e Torino con Firenze e Bologna tra il 6 e il 10%.*

**Verde urbano:** *dal 1999 al 2003 quello gestito dal Comune è aumentato nel 75% delle città mediamente dell'1,4% (con un massimo di 6,6% a Palermo). I dati più recenti, relativi al 2003, mostrano un valore medio del verde rispetto alla superficie comunale pari a 4,9%.*

Trattandosi del solo verde di gestione comunale, i valori riportati rappresentano una sottostima di tutto il verde presente nelle città. La Disponibilità pro capite di verde urbano mostra un *aumento pari all'88% delle città, con un aumento medio di 4,5 m<sup>2</sup>/abitante dal 1999 al 2003.*

**Acque:** a livello nazionale la *copertura del servizio di acquedotto appare accettabile ovunque*. Essa in nessun caso risulta inferiore, in termini di abitanti serviti/abitanti residenti, al 92% con un valore medio pari al 96%.

A livello nazionale i servizi di fognatura e depurazione mostrano un grado di copertura rispettivamente dell'84% e del 74,8%. I valori dei dati relativi agli Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) dei 24 capoluoghi di provincia con popolazione superiore ai 150.000 abitanti non si discostano da quelli nazionali.

**Rifiuti:** *i valori più elevati di produzione di pro capite nel 2004 si riscontrano a Prato e Catania e nelle città a maggiore vocazione turistica - Firenze, Venezia e Roma*. Alcune città come Verona, Genova e Milano fanno registrare valori di produzione di rifiuti urbani pro capite particolarmente bassi (in linea con la media nazionale pari a 553 kg abitante anno).

Raccolta differenziata: *solo Padova*, con circa il 40% di rifiuti raccolti in maniera differenziata nel 2004, *supera l'obiettivo del 35% fissato dal D.Lgs 22/97 per il 2003*. I dati evidenziano, nel triennio considerato (2002 - 2004), una forte crescita della raccolta differenziata per Taranto (+116%), Catania (+113%), Roma (+96%) e Palermo (+36%), tuttavia tali incrementi si traducono, in termini assoluti, in percentuali di raccolta differenziata ancora insoddisfacenti, al disotto del 10%.

Roma, 18 gennaio 2007

Ufficio stampa APAT:

Dr.ssa Renata Montesanti – tel. 06/50072049

Dr.ssa Cristina Pacciani – tel. 06/50072407