



Mobilitaria Europa

Lo studio Mobilitaria ha l'obiettivo di estendere l'analisi effettuata nei due report Mobilitaria 2018 e 2019 al livello europeo per poter valutare lo stato della qualità dell'aria e le buone pratiche adottate dalle diverse municipalità europee.

Lo studio Mobilitaria Europa ha quindi lo scopo di delineare un quadro complessivo della qualità dell'aria e dello stato della mobilità urbana delle seguenti principali città europee: Amsterdam, Berlino, Bruxelles, Budapest, Copenaghen, Dublino, Londra, Madrid, Parigi, Praga, Stoccolma, Vienna.

Per quanto concerne il tema della qualità dell'aria sono stati considerati gli inquinanti particolato (PM_{10} e $PM_{2,5}$) e biossido di azoto (NO_2). Nel dettaglio, lo studio analizza le concentrazioni registrate nell'annualità 2017, i superamenti del valore limite orario (NO_2) e giornaliero (PM_{10}).

Dall'analisi condotta nelle città si riscontrano dei valori maggiormente elevati rispetto ai limiti normativi imposti dalla normativa europea, sia per quanto concerne le concentrazioni sia per i superamenti.

Nell'ambito specifico per il Biossido di Azoto si registrano valori con concentrazioni medie annue maggiori del limite normativo per le città di Parigi ($43,5 \mu g/m^3$), Londra ($41,3 \mu g/m^3$) e Madrid ($41,4 \mu g/m^3$); le città in cui si registrano le concentrazioni inferiori sono Dublino ($20,7 \mu g/m^3$), Stoccolma ($22,4 \mu g/m^3$) e Vienna ($24,33 \mu g/m^3$). In merito al valore del limite orario dell' NO_2 nel 2017 si osservano particolari criticità per le città di Madrid e Londra che presentano rispettivamente 88 e 39 superamenti oltre il limite orario di concentrazione.

Le concentrazioni medie del PM_{10} in tutte le città analizzate risultano al di sotto dei limiti. Diversamente, per il limite giornaliero del PM_{10} Parigi, Londra e Budapest superano il limite consentito. In merito alle concentrazioni del $PM_{2,5}$ nessuna città registra valori maggior al limite normativo ad eccezione della città di Budapest in cui si registra una media annuale di $28 \mu g/m^3$.

La mobilità urbana è stata analizzata considerando alcuni indicatori quali: il modal split, l'estensione della rete ciclabile della città, il numero di autovetture e la mortalità registrata negli incidenti stradali.

In merito alla mobilità urbana si riscontra una notevole variabilità nelle diverse città analizzate per i diversi indicatori considerati.

Un aspetto di importanza rilevante è costituito dal Modal Split, indicatore che consente di determinare con immediatezza i comportamenti di mobilità dei cittadini nelle diverse città analizzate.

Le ripartizioni modali presentano profili tra loro differenziati. Le città in cui viene utilizzato maggiormente il trasporto pubblico locale sono Parigi e Londra e Budapest, mentre la città meno virtuosa in cui viene utilizzata maggiormente l'auto è Dublino (60%). Le città con maggiore mobilità dolce sono Madrid e Stoccolma che hanno la maggiore percentuale di mobilità pedonale, mentre Copenaghen Bruxelles ed Amsterdam sono le città in cui si pedala di più.

Le piste ciclabili sono maggiormente estese nelle città Berlino, Stoccolma ed Amsterdam con un numero di km maggiore a 500. La città con la rete più ridotta è Budapest in cui la mobilità ciclabile è tra le meno diffuse.

Nei rispetti del numero di auto private immatricolate le città che presentano un numero maggiore al milione sono Parigi, Madrid, Londra e Berlino. Considerando in numero di vetture pro-capite, le città con maggiore valore sono Bruxelles, Parigi, Copenaghen e Madrid. In merito ai dati sulla



mortalità stradale si riscontra che il numero di morti è più elevato nelle città che presentano il maggiore numero di vetture.

Nel corso del convegno saranno presentati nel dettaglio i dati delle città europee e confrontati con le città italiane.