



Il terzo Rapporto “MobilitAria” di Kyoto Club e CNR-IIA

“MobilitAria 2020” è lo studio, annuale, di Kyoto Club e Istituto sull’Inquinamento Atmosferico del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR-IIA). Obiettivo è delineare un quadro sull'andamento della qualità dell'aria e delle politiche di mobilità urbana nelle 14 principali città e aree metropolitane italiane nel periodo 2019-2020.

Dalla nuova edizione del Rapporto di Kyoto Club e CNR-IIA emerge che nel 2019, rispetto all’anno precedente, migliora leggermente la qualità dell’aria nelle città, tuttavia permangono valori critici che non sono sufficienti a garantire il rispetto dei limiti normativi in vigore. Nel periodo di *lockdown* invece, complice il blocco del traffico, si registra un netto calo dell’inquinamento soprattutto per il crollo del biossido di azoto (NO₂).

Il terzo Rapporto “MobilitAria 2020” analizza i dati della mobilità e della qualità dell’aria nelle 14 città metropolitane nel 2019 e nei primi quattro mesi del 2020, in piena emergenza Covid-19.

Lo studio contiene diversi contributi specifici per valutare quanto potrebbe accadere nelle città per quanto riguarda la mobilità urbana, gli spostamenti in bicicletta, la *sharing mobility*, per la consegna delle merci in tempi di *lockdown* e per gli scenari futuri.

Seguono due specifici contributi: uno arriva da **T&E (Transport & Environment)** che approfondisce la strategia europea per la decarbonizzazione dei trasporti nel recente Green Deal proposto e confermato dalla Commissione Europea, con gli obiettivi di riduzione dei gas serra e *fossil free*; un altro è elaborato da **MOTUS-E e CNR-IIA** con una simulazione sulla mobilità elettrica per valutare la dispersione degli inquinanti primari e il relativo impatto emissivo, confrontando due scenari prospettici (al 2025 e al 2030) dell’attuale parco circolante di veicoli per le diverse città.

La seconda parte del Rapporto, come di consueto, è ricca di dati sulla mobilità urbana delle 14 grandi città italiane e le relative tendenze (dati 2016/2019), analizzando la composizione del parco veicolare ed i servizi di sharing offerti da ciascuna amministrazione. Inoltre, questo rapporto si arricchisce di nuovi dati relativi a nuovi fenomeni della micromobilità e delle colonnine di ricarica.



Un'autentica innovazione del rapporto Mobilitaria 2020 è una scheda per ogni città dedicata alla logistica merci urbana, con una puntuale ricognizione dello stato di fatto, delle regole di accesso e sosta, degli stalli di carico e scarico, dei progetti speciali. Una ricognizione che ha monitorato i dati messi a disposizione dalle città, dai PUMS, PGTU, Regioni e progetti dedicati: da cui si deduce che sappiamo decisamente poco su come si muovono le merci in città.

Sono stati anche analizzati i PUMS delle 14 città di ambito comunale o metropolitano, con lo stato di fatto ed i contenuti principali: obiettivi strategici, obiettivi ambientali, riequilibrio modale, mobilità ciclabile ed attiva, logistica merci, interventi ed investimenti, costi del Piano, VAS e processi di partecipazione. PUMS che entro ottobre 2020, tutte le città metropolitane dovranno approvare.

Per ogni città sono presenti i dati di qualità dell'aria dell'ambito comunale e di quello metropolitano: sono illustrati i dati 2019 con il trend del periodo 2018-2019 e lo stato della qualità dell'aria delle singole stazioni cittadine per l'anno 2019.

Tornando all'emergenza coronavirus, la fase due è avviata e gli spostamenti delle persone sono ancora ridotti: l'auto è tornata a crescere, il trasporto pubblico fa fatica ad offrire servizi distanziati e sembra esserci un incremento della mobilità a piedi, in bicicletta e con la micromobilità, anche in sharing. Vedremo che accadrà nelle prossime settimane ma il vero banco di prova sarà a settembre con la riapertura delle scuole (si spera) e di molte attività, **se riusciremo a non congestionare le nostre città di traffico veicolare, rumore ed inquinamento, tornando alla situazione degli anni '90.**

L'allarme clima e l'inquinamento dell'aria restano problemi urgenti da risolvere a livello globale e locale: la decarbonizzazione dei trasporti è un obiettivo reale del Green Deal europeo, confermato di recente come strategia necessaria dalla Commissione Europea. Le scelte che faremo nelle prossime settimane, le risorse pubbliche, le protezioni e gli incentivi che destineremo al sistema economico e produttivo, al sistema di trasporti pubblico e privato, produrranno effetti a lungo termine su tutto il sistema.

Le amministrazioni comunali hanno avviato proposte e progetti interessanti per governare la fase due, non senza contraddizioni come la sospensione di diverse ZTL. Nel DL Rilancio presentato dal Governo vi sono prime misure per sostenere la mobilità in bicicletta, la *sharing mobility*, il trasporto pubblico, il *Mobility Manager*.



Tutto dipenderà dalle scelte pubbliche che verranno adottate dalle Città, dalle Regioni, dalle Politiche nazionali ed anche dalle Politiche Europee delle prossime settimane, se aumenteremo l'insostenibilità del sistema di trasporti o sarà questa una buona occasione per cambiare ed **accelerare la giusta transizione verso la sostenibilità**. Come propone e sostiene anche questo terzo Rapporto Mobilitaria 2020.

QUALITÀ DELL'ARIA NEL 2019

Per la qualità dell'aria il Rapporto evidenzia un **timido miglioramento nel 2019**, che tuttavia non certifica il rispetto dei limiti normativi previsti dalla Direttiva europea. Nella valutazione della qualità dell'aria, lo studio considera i tre inquinanti particolato (PM10 e PM2,5) e biossido di azoto (NO2). Nello specifico, viene rilevata una **riduzione dei livelli medi di NO2** rispetto al 2018 nelle città di **Genova** (-10%), **Bologna** (-9,4%), **Torino** (-4,5%), mentre le città di Bari, Cagliari e Venezia risultano invece essere in controtendenza rispetto al trend di riduzione. In particolare, le concentrazioni della città di Cagliari hanno subito un incremento del 26,3%.

Le **concentrazioni medie di PM10** in tutte le città analizzate risultano essere al di sotto dei limiti, mentre permangono invece ancora diverse città che superano più di 35 volte il limite giornaliero del PM10 nell'arco di un anno. La situazione più critica si riscontra nella città di Torino (83 superamenti), Milano con 72, Venezia con 68 Cagliari con 56 e Napoli con 37.

Le **concentrazioni di PM2,5** non indicano criticità per nessuna delle città analizzate, ed è importante rilevare che le città di Torino, Milano, Venezia, che nella precedente annualità avevano concentrazioni vicine ma inferiori al limite, nel 2019 hanno indicato una riduzione dei valori.

QUALITÀ DELL'ARIA NEL 2020

Il *lockdown* ha avuto effetti considerevoli sugli spostamenti dei cittadini e dunque sulle emissioni del settore trasporti, che nel periodo Marzo-Aprile 2020 hanno segnato in diverse città italiane una battuta d'arresto.

Un macroscopico esempio di riduzione riguarda soprattutto l'inquinante NO2: le rilevazioni di Copernicus Sentinel 5P hanno evidenziato una **riduzione delle**



concentrazioni di biossido di azoto nel cielo europeo, e in particolare nella Pianura Padana, una delle aree più inquinate del nostro Paese.

Analizzando i dati raccolti ed elaborati per il NO₂ nei mesi di *lockdown* nelle città di **Torino, Milano, Roma e Napoli**, si osserva una netta diminuzione delle concentrazioni medie nelle stazioni di traffico per Marzo e soprattutto per Aprile 2020.

Il crollo principale del biossido di azoto è avvenuto a **Roma**, dove le concentrazioni medie sono inferiori alle annualità precedenti (2016-2019) rispettivamente del **59% per il mese di Marzo e del -71% per il mese di Aprile**.

A **Torino** invece il calo è **del - 43% per il mese di Marzo e -51% per il mese di Aprile**, a **Milano** si è avuta una **riduzione del -29% e -43% rispetto alla media dello stesso periodo 2016-2019**, mentre Napoli registra **rispettivamente una riduzione del -33% e -57%**.

PROVVEDIMENTI DI MOBILITÀ URBANA

Sotto il punto di vista della mobilità urbana, il Report analizza cosa è avvenuto in questo anno e mezzo a livello urbano, regionale e nazionale, con i diversi provvedimenti e investimenti.

Il Rapporto sottolinea come nel 2019 siano state adottate diverse misure per la mobilità urbana. Il **Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile** prevede il rinnovo del parco autobus per un valore di 3,7 mld di euro. È poi entrato in funzione a seguito della manovra di Bilancio 2019, il “**bonus-malus**”, che prevede incentivi per l’acquisto di automobili elettriche o ad emissioni di CO₂ inferiori ai 70 grammi di CO₂/km e al contrario, un’imposta proporzionale ai gas serra prodotti sulle vetture più inquinanti. C’è poi il **Piano di investimenti per le reti del trasporto rapido di massa** promosso dal MIT per le città: il suo valore complessivo degli investimenti 2016/2020 è di **7,5 mld**, di cui circa 4 mld sono stati assegnati. A gennaio 2020 è stato pubblicato sul sito del MISE il testo finale del **Piano Nazionale Integrato Energia e Clima**: il provvedimento prevede al 2030 un parco circolante di 4 milioni di veicoli elettrici. Ma questi sono solo alcuni dei provvedimenti adottati.

Nel frattempo, molte Amministrazioni comunali hanno predisposto, ed ora iniziano ad attuare, **Piani per la Mobilità per la Fase2** della ripartenza, per incoraggiare la crescita degli spostamenti ciclopedonali in sicurezza, per riorganizzare i servizi di TPL,



potenziare la sharing mobility, sfalsare gli orari, incoraggiare lo smart working ed i servizi online.

Audimob di ISFORT ha stimato con una indagine specifica i comportamenti di mobilità dei cittadini nel periodo 11 marzo- 3 maggio. Durante lockdown c'è stata una drastica riduzione della domanda di mobilità rispetto al regime ordinario, stimabile nella media giornaliera nell'ordine del 60-65% di spostamenti e del 80-85%% di passeggeri*km (km percorsi); in valori assoluti sono stati generati (popolazione 14-80 anni) giornalmente circa **70 milioni di spostamenti in meno**.

L'Osservatorio ha poi fotografato un **aumento della mobilità attiva a piedi e in bici di circa il 35%**, quasi 10 punti in più rispetto allo scorso anno.

Il **Comune di Torino** ha elaborato e presentato il Grande Piano per la Mobilità comunale che comprende: 80 km di controviali ciclabili, 30 nuove stazioni del servizio di bike sharing TOBike, 2000 bici Helbitz a pedalata assistita, TPL dal 52% all'82% del servizio rispetto alla fase 1, **+40% mezzi pubblici in orario di punta rispetto alla fase 1**.

A **Milano** sono previsti nuovi **30 km di itinerari ciclabili** di emergenza di sola segnaletica lungo le principali direttrici della città, **l'aumento delle Zone 30** e delle strade condivise, e nuovi **Play Streets**, percorsi pedonali temporanei diffusi per agevolare l'attività fisica dei bambini e **Piazze Aperte**, nuovi spazi pedonali presso scuole e servizi.

Il **Comune di Roma Capitale** ha approvato il Piano Straordinario per la mobilità fase2 per la realizzazione di **150 km di nuovi percorsi ciclabili** transitori sulle principali vie della città e su altri itinerari strategici, mentre il **Comune e la Città Metropolitana di Firenze** hanno presentato un piano che prevede che entro l'anno saranno completati **12 km di nuove piste ciclabili**, che si aggiungeranno ai 95 già a disposizione.

A **Bologna** invece continuano i lavori della "**Bicipolitana**", una pista ciclabile che sarà composta in totale da 493 km (di cui 145 esistenti); 10 le direttrici principali e 6 le linee complementari (275 km di cui 84 esistenti) integrate con il Biciplan del capoluogo.



OSSERVAZIONI AL DL RILANCIO

Mentre le città si attrezzano per essere più resilienti e sostenibili, il Governo Conte ha licenziato il **DL rilancio**, ora alla discussione ed approvazione del Parlamento, che contiene diverse misure sulla mobilità ed i trasporti.

Nonostante gli sforzi positivi dell'esecutivo, secondo Kyoto Club e CNR-IIA è necessario migliorare il decreto, in **quanto le misure in esso contenute sono timide, non sufficienti** a contrastare la crescita della congestione e del traffico che in modo progressivo torneranno ad invadere le nostre città.

- **La decisione di consentire l'acquisto di nuovi autobus diesel** è in contrasto con la strategia della decarbonizzazione ed è opportuno sopprimerla.
- **Le risorse per il bonus mobilità sono scarse** e saranno in grado di soddisfare solo circa 300.000 utenti.
- **Le città non sono sostenute negli investimenti per la mobilità ciclabile, pedonale e la micromobilità**, per realizzare corsie e piste ciclabili, parcheggi, spazi e percorsi pedonali, allargamento dei marciapiedi
- **va introdotto nel codice della strada il Doppio senso ciclabile e le Strade scolastiche**
- **Non è previsto un incremento delle risorse del Fondo per la rottamazione e l'incentivo per l'acquisto dei motoveicoli e scooter elettrici.**
- **Non sono previste misure per la logistica urbana delle merci e per la riorganizzazione delle consegne in senso sostenibile**
- **Vanno potenziati gli strumenti di intervento per i Mobility Manager**

DATI MOBILITA DELLE 14 GRANDI CITTA'

Attualmente le **Città Metropolitane** che hanno approvato un PUMS sono Bologna e Genova, Firenze l'ha adottato, mentre per altre città i PUMS sono in redazione.

A **livello Comunale** hanno adottato un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, Palermo, Reggio Calabria, Roma, mentre Milano lo ha già approvato nel 2018.

Approfondito anche lo stato di fatto della logistica merci per ogni città, con le regole di accesso, transito, incentivi, dati di traffico: nel complesso questo settore è ancora poco affrontato dalle città. Bologna è quella che ha meglio elaborato una strategia dentro al PUMS con un Piano dedicato di Logistica Sostenibile

L'uso del **trasporto pubblico del 2018 sul 2016** aumenta in media in tutte le città, ma diminuisce a Catania (-26%) e Napoli (-13%), mentre anche **l'offerta**, sostanzialmente



stabile, crolla a Napoli (-19%) ed è leggermente in decremento a Venezia, Torino, Roma e Catania.

Il **tasso di mortalità** 2018 sul 2017 nelle Città Metropolitane (morti ogni 1000 abitanti) a causa di incidenti registra incrementi considerevoli a Messina (+94%) Bari (+70%), Cagliari (+29%) e Firenze (+25%)

Il **parco veicolare** nel 2019, invece, cresce un po' ovunque, e le città che registrano una maggiore densità di veicoli sono Napoli (1541 veicoli/km²) e Milano (1157 veicoli/Km²), mentre il **tasso di motorizzazione** (veicoli/1000 abitanti) è in leggero aumento ovunque tranne un lieve calo nelle città di Torino, Milano, Roma e Venezia.

Per quanto riguarda l'uso del **car sharing**, si registra un incremento consistente nel periodo 2018/2019 nell'area comunale di Roma (+133% utenti) Torino (+113%), Cagliari (+106%), a a Bologna (+68%) Milano (+32%) Venezia (+20%).

Gli utenti del **bike sharing** aumentano considerevolmente a **Milano** (+55%), dove si segnala il parco bici più numeroso del nostro Paese (oltre 13 mila modelli a disposizione).

LE PROPOSTE DI KYOTO CLUB E CNR IIA

Le proposte di Kyoto Club e CNR IIA per la ripartenza della mobilità

Anche in tempi di Covid-19 servono cambiamenti strutturali e forti innovazioni, accelerando la decarbonizzazione con una offerta intelligente di mobilità - secondo i principi *Avoid, Shift, Improve* - da attuare secondo Kyoto Club e CNR -IIA con le seguenti misure:

- 1 Risparmiare traffico e spostamenti con lo *smart working* ed i servizi di prossimità.** Di questi tempi abbiamo imparato in tanti di come lavorare da remoto anche in modo collegiale. Serve spingere e mantenere il lavoro agile per riorganizzare il lavoro dell'amministrazione pubblica e delle imprese private, sostenendo quelli che scelgono di andare in questa direzione, anche studiando vantaggi fiscali. Un altro elemento importante è promuovere il commercio, i servizi ai cittadini online e gli spostamenti di prossimità, riducendo quindi la lunghezza dei viaggi.



- 2 Piano degli orari della città.** Vanno ampliati e differenziati gli orari di ingresso nel lavoro, nelle scuole, nei servizi pubblici e privati, nei servizi commerciali, nel tempo libero e la fruizione della cultura, parchi e giardini, per ridurre le ore di punta e utilizzare al meglio gli spazi ed i servizi disponibili, in particolare della sharing mobility e del trasporto collettivo. Le città hanno già gli strumenti per attuare un piano “intelligente” degli orari della città. Sarà importante il ruolo dei Mobility Manager aziendali, scolastici, di area, per incrociare domanda ed offerta ed immaginare gestioni flessibili e servizi dedicati.
- 3 Allargare la Sharing Mobility e i servizi MaaS.** Bike sharing, scooter sharing e micromobilità elettrica sono essenziali come servizi per spostarsi in autonomia e distanziati. Servizi che andranno adeguati alle misure vigenti, con precauzioni d’uso e sanificate, elemento che diventerà fondamentale per la ripresa del car sharing, che essendo un sistema chiuso desterà maggiore diffidenza per gli utenti. L’insieme di questi servizi, insieme a offerte integrate con il TPL, servizi dedicati e flessibili, buoni mobilità, infomobilità e domanda/offerta in tempo reale, costituiscono l’ossatura per i Servizi MaaS, la mobilità come servizio che diverse città stanno programmando.
- 4 Avanti tutta con la bicicletta e la pedonalità.** Come associazioni ambientaliste e della mobilità ciclabile, abbiamo chiesto misure straordinarie di promozione della bicicletta. Proponiamo corsie d’emergenza dedicate alla mobilità attiva lungo tutte le principali direttrici urbane, sperimentali ed in deroga al Codice della strada. Queste “bike lines” dovranno collegare quartieri, periferie e centri storici in sicurezza, dovranno accogliere la crescita delle micromobilità elettrica e costituire una fase transitoria verso reti ciclabili strutturali. Marciapiedi e spazi pedonali dovranno essere allargati per garantire l’incremento dei pedoni, per garantire l’allargamento di spazi per attività all’aperto (bar, ristoranti, eventi, spazio per il gioco, librerie, cinema) con il giusto distanziamento, e rendendo la città accessibile. L’insieme di queste reti e provvedimenti dovrà costituire una riprogettazione “tattica” dello spazio pubblico, per rigenerare le città.
- 5 Sostenere Il trasporto pubblico, anche non di linea.** Andranno messi in sicurezza nell’immediato i conti delle aziende per evitare fallimenti e la perdita



dei posti di lavoro, poi si dovrà investire nell'adeguamento del servizio per la fase due e tre. Ma anche in questo campo non si deve rinunciare in prospettiva a potenziare il servizio, adeguare il parco mezzi verso l'elettrificazione, ad innovare i servizi di mobilità, ad integrarli con le altre modalità di trasporti, a realizzare nuovi investimenti. Essenziale per la mobilità regionale e metropolitana sono i servizi ferroviari, che dovranno gradualmente riaprire. Anche il trasporto pubblico non di linea come Taxi ed NCC dovrà essere sostenuto per ripensare alla propria offerta in modo innovativo anche sul piano delle tariffe.

- 6 Potenziare i Mobility Manager.** Vanno immaginati dei servizi dedicati, flessibili, promossi ed elaborati dai Mobility Manager aziendali, scolastici, di area, che mettano in relazione spostamenti, la loro distribuzione temporale, con una gestione condivisa dell'auto privata e promuovendo l'istituzione di servizi di trasporto collettivi dedicati ai dipendenti e studenti, cui le aziende di trasporto stanno già pensando come risposta alla situazione attuale. Quindi anche flessibilità ed innovazione saranno essenziali e saranno la base per i servizi MAAS che si sono solo affacciati in Italia e che dovranno decollare.
- 7 Predisposizione di servizi di logistica urbana sostenibile** delle merci efficienti a basso impatto e con veicoli elettrici, d'intesa con gli operatori. Riorganizzazione dei sistemi di distribuzione, transit point, servizi consegna multiprodotti, piazzole di sosta prenotabili, centri di distribuzione di prossimità. Promozione del conto terzi e dei veicoli elettrici, con sistemi premiali sulle regole di accesso alle ZTL (orari, tariffe). Sostegno allo sviluppo della Logistica a Pedali, con piazzole e stalli dedicati. Innovazioni di servizio per la consegna e ritiro dei prodotti acquistati online, mediante installazione di locker. L'obiettivo è l'attuazione del Piano Urbano di Logistica Sostenibile all'interno del PUMS.
- 8 Elettrificazione dei veicoli e dei servizi.** L'allarme clima e l'inquinamento dell'aria restano problemi essenziali da risolvere. Puntare sulla elettrificazione è necessario, per la sharing mobility, la bicicletta, il trasporto collettivo, per i motoveicoli e per l'auto privata. E' importante andare avanti anche su questo obiettivo di decarbonizzazione, senza tornare indietro sugli investimenti per gli autobus già programmati o sulla quota che il PNIEC ha fissato come obiettivo



al 2030. Resta necessario un target europeo per lo stop alla vendita di auto a combustione interna, con quote annuali crescenti. In tal senso si propone l'introduzione di un target di emissioni zero per tutti i veicoli venduti al più tardi dal 2030.

- 9 Non cancelliamo ZTL e Low Emission Zone.** Diverse città hanno sospeso anche per la fase due ZTL e LEZ, alcune a termine altre rinviate a data da destinarsi. Si tratta una strategia insostenibile proprio perché l'auto privata tenderà a crescere, per evitare l'aumento dell'inquinamento dell'aria, delle emissioni di CO2 e della congestione da traffico. Per le stesse ragioni le regole di pagamento della sosta devono essere ripristinate. Se davvero si vuole dedicare spazio alla mobilità attiva, alla sharing mobility, far circolare in modo fluido il trasporto collettivo, abbiamo bisogno di avere città libere da milioni di auto in circolazione per garantire spazio e sicurezza a tutti gli utenti.

Necessari strumenti strategici per la mobilità sostenibile

A) Organizzare una raccolta sistematica dei provvedimenti di mobilità delle città Italiane presso il MIT, anche di quelli sperimentali per la fase due e tre per la ripartenza pandemia. Monitoraggio su reti, offerta di servizi, strumenti di regolazione, tecnologie, innovazioni, domanda di mobilità e dei dati sulla qualità dell'aria, rumore, congestione, sicurezza stradale, consumo di carburanti, emissioni di CO2, modifiche insediative, intrecciando correlazioni e risultati. PGTU, PUM e PUMS devo far parte di questa ricognizione.

B) Va ampliato il numero delle centraline nelle Città Metropolitane per avere una migliore ricognizione dei fenomeni sulla qualità dell'aria. Ampliamento dei parametri su cui indagare. Correlazione con le indagini epidemiologiche ed effetti sulla salute. Relazione tra le emissioni inquinanti degli altri settori e gli effetti sull'inquinamento urbano, i consumi energetici e le emissioni di CO2 nei trasporti. Comprensione dei fenomeni di area vasta e correlazione con le condizioni meteo. L'obiettivo è potenziare la raccolta, analisi e ricerca sulla qualità dell'aria, i fenomeni correlati e gli effetti sulla salute, come ha dimostrato il confronto acceso tra gli esperti di queste settimane su Covid-19, polveri sottili ed effetti sulla salute.



C) Approvazione di un Nuovo Codice della Strada con strumenti innovativi per il governo e la gestione della mobilità urbana, regole e incentivi per la *sharing mobility*, interventi di moderazione del traffico con l'obiettivo di morti zero sulle strade. Regole per la promozione della mobilità in bicicletta. Strategia Energia e Clima per lo sviluppo della mobilità elettrica e delle energie rinnovabili e Piano d'Azione per il rispetto degli accordi di Parigi COP 21. L'obiettivo è dotarsi di norme, regole e piani per decarbonizzare i trasporti, il governo della mobilità, la sicurezza stradale, l'incremento della mobilità attiva, la qualità dello spazio urbano.

D) Tutte le Città Metropolitane, i comuni singoli o aggregati superiori a 100.000 abitanti devono - ai sensi del Decreto MIT del 4 agosto 2017 - approvare i PUMS entro tre anni. Una ottima opportunità per raggiungere obiettivi ambientali, sociali ed economici nella mobilità urbana, con la partecipazione e condivisione dei cittadini/e. **L'obiettivo è l'approvazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile entro i tempi stabiliti, con una strategia di lungo periodo e misure coerenti di gestione della fase due e tre dell'emergenza coronavirus.**

E) Piani Regionali per la qualità ed il risanamento dell'aria. Richiesta di emanazione di Linee Guida omogenee per la redazione ed aggiornamento dei Piani. Dovranno contenere obiettivi stringenti per la riduzione dei gas serra (- 33% al 2030), target di mobilità sostenibile (a piedi, in bicicletta, trasporto collettivo, *sharing mobility*) crescente, target per l'elettrificazione dei veicoli, riduzione delle emissioni per la qualità dell'aria. Servono obblighi stringenti per le Regioni, anche se differenziati sulla base dello stato di fatto e progressivi rispetto al 2030.

F) Attuare il I Piano d'azione, contenuto all'interno del protocollo "Aria Pulita" sottoscritto a Torino agli inizi di giugno 2019 è articolato in 5 ambiti di intervento che istituisce un fondo da 400 milioni l'anno per il controllo dell'inquinamento, il piano d'azione per il miglioramento della qualità dell'aria indica misure operative per alcuni settori economici chiave come l'agricoltura, le biomasse, la mobilità e gli impianti termici.

G) Potenziare studi scientifici su cause dell'inquinamento atmosferico e degli effetti sanitari correlati; particolare attenzione andrà rivolta anche ai nuovi inquinanti emergenti attualmente non normati quali ad esempio le nanoparticelle.

H) Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica è uno strumento strategico che deve contenere anche gli obiettivi relativi alla mobilità urbana, con target di



sostenibilità e *modal split* da raggiungere in modo progressivo e monitorare in modo costante. Le scelte in materia di servizi, investimenti, incentivi, regole, devono essere coerenti e costituire un supporto reale alle scelte strategiche. **L'obiettivo è l'aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, previsto dal Codice Appalti Legge 50/2016.**