



PRINCIPALI DATI E AGGIORNAMENTI DELL'EDIZIONE DI MOBILITARIA 2026

Città coinvolte nel periodo 2025: Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia

Nel 2025 l'Italia continua a distinguersi per essere uno dei paesi con più alti tassi di motorizzazione d'Europa, con punte particolarmente elevate nelle città del Sud e delle Isole: Catania registra 807 auto ogni 1.000 abitanti, Reggio Calabria 711, Cagliari 696 e Messina 675. Anche nei grandi centri urbani la dipendenza dall'auto privata resta molto forte: Torino 822 auto ogni 1.000 abitanti, Roma ne conta 701, Napoli 610, Palermo 633 e Bari 588. Al contrario, le città relativamente più virtuose sono Venezia (447 auto ogni 1.000 abitanti) e Genova (469), pur restando su valori elevati rispetto agli standard europei.

L'automobile rimane dunque il mezzo dominante negli spostamenti urbani, mentre persistono ritardi strutturali nello sviluppo del trasporto pubblico, delle reti ciclabili e della mobilità elettrica, nonostante gli investimenti attivati attraverso il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza). In particolare, il trasporto pubblico locale continua a soffrire di un cronico sottofinanziamento e presenta una dotazione infrastrutturale inferiore rispetto alle principali città europee, soprattutto per quanto riguarda le reti su ferro e l'offerta di servizio. Le differenze territoriali sono profonde: città come Firenze e Bologna mostrano una maggiore diffusione del trasporto pubblico e della mobilità attiva, mentre nel Mezzogiorno la scarsità di alternative alimenta ulteriormente la dipendenza dall'auto privata.

Anche sul fronte della ciclabilità permane un forte divario territoriale, misurato in chilometri di piste ciclabili ogni 100.000 abitanti: Venezia ne conta 77, Bologna 65, Torino 36 e Firenze 33; all'estremo opposto, Napoli e Catania si fermano a 3 km, Messina a 5 e Reggio Calabria a 6. La transizione verso una mobilità sostenibile procede quindi a velocità molto differenti tra Nord e Sud, ma anche tra centri urbani e periferie, dove la scarsità di servizi rischia di trasformare la mobilità sostenibile in un privilegio geografico e sociale.

In questo contesto, la decarbonizzazione dei trasporti diventa sempre più urgente per ridurre inquinamento atmosferico, congestione del traffico, incidentalità e mortalità stradale. Il rapporto evidenzia infatti come la mobilità sostenibile non rappresenti solo una questione ambientale, ma anche sanitaria, sociale ed economica, strettamente legata alla qualità della vita urbana e alla salute pubblica.

Sul fronte della qualità dell'aria, il 2025 restituisce un quadro in chiaroscuro, con segnali incoraggianti che però non consentono ancora di abbassare la guardia. Nessuna delle principali città italiane supera i limiti annuali previsti per il biossido di azoto (NO₂) e per il PM10, mentre le concentrazioni di PM2,5 si mantengono ovunque da diversi anni al di sotto della soglia normativa. Un risultato che conferma i progressi compiuti negli ultimi anni e che testimonia una graduale riduzione delle emissioni inquinanti



nei centri urbani. Persistono però criticità rilevanti, in particolare per il PM10, con numerosi superamenti del limite giornaliero (35 consentiti) in varie città, tra cui Milano (66), Napoli (63), Palermo (59), Torino (46) e Venezia (36). Diversamente la città di Roma, per il terzo anno consecutivo non registra superamenti giornalieri del particolato.

I miglioramenti registrati, tuttavia, non sono ancora sufficienti a garantire una qualità dell'aria coerente con le raccomandazioni sanitarie internazionali. In molte città i livelli di inquinamento restano superiori sia ai nuovi standard europei in vigore dal 2030 sia ai valori più stringenti indicati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. Napoli continua a rappresentare uno dei casi più critici per il biossido di azoto, con una media annua di $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$, seguita da Milano e Torino con $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$: valori che, se confrontati con i nuovi limiti europei ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) e con le linee guida OMS ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$), evidenziano un divario ancora ampio. Anche per il PM10, considerando il futuro limite annuale di $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, quasi tutte le città – ad eccezione di Genova – risulterebbero fuori soglia. Il PM2,5, infine, pur rispettando gli attuali limiti normativi, presenta concentrazioni ancora elevate, soprattutto a Milano (circa $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$), ben oltre il valore previsto dalla nuova direttiva europea ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Particolarmente positivo è il trend del biossido di azoto, uno degli inquinanti più strettamente legati al traffico veicolare. Rispetto al 2024, infatti, le concentrazioni medie sono diminuite nella maggior parte delle città italiane, con riduzioni comprese tra il 3% e il 17%. Solo Bologna e Messina registrano un aumento dei valori, mentre a Cagliari, Firenze e Torino la situazione rimane sostanzialmente stabile. Napoli continua invece a rappresentare un caso critico, con alcune stazioni di monitoraggio collocate nelle aree a maggiore traffico che registrano ancora livelli superiori alle soglie di riferimento.

Oltre alla qualità dell'aria, il rapporto MobilitAria 2026 valuta anche il divario delle città italiane rispetto agli obiettivi di mobilità sostenibile e decarbonizzazione fissati al 2030. Introdotta nel 2023, l'analisi aggiorna il confronto tra i capoluoghi di città metropolitana rispetto a una serie di indicatori: trasporto pubblico a basse emissioni, mobilità attiva e condivisa, motorizzazione privata, elettrificazione dei trasporti, sicurezza stradale, qualità dell'aria e impatti sanitari dell'inquinamento. Tali indicatori consentono di valutare i progressi delle singole città nel tempo. Dall'analisi emerge un quadro fortemente disomogeneo: Milano, Bologna e Firenze risultano tra le città più avanzate nella transizione, grazie a una migliore offerta di trasporto pubblico, reti ciclabili più sviluppate e maggiore diffusione della sharing mobility, pur continuando a registrare criticità ambientali rilevanti. Reggio Calabria, Cagliari, Catania e Palermo mostrano invece i maggiori ritardi, caratterizzati da alta motorizzazione privata, debolezza del trasporto pubblico e insufficiente infrastrutturazione ciclabile.