

INDICE

	Premessa	3
1.	Introduzione	5
2.	METODOLOGIA	7
3.	GLI INDICATORI	9
4.	ANALISI COMMENTATA DEI DATI	13
	4.1 Lo stato di fatto	13
	Conclusioni	53
	Appendice	55
	Indice delle tabelle	77

Supervisione tecnica

Lorenzo Bertuccio - Direttore Scientifico Euromobility

Coordinamento

Aldo Di Berardino

Gruppo di ricerca

Emanuela Cafarelli

Marianna Rossetti

Premessa

Siamo abituati da decenni a riflettere su dati di performance negative dell'Italia in materia di mobilità sostenibile: il paese europeo con il numero più alto di automobili per abitante, la mobilità ciclo-pedonale sotto la media europea, l'utilizzo del mezzo pubblico in città con percentuali irrisorie, il trasporto di merci su ferrovia sotto il 10%, insomma, un modello di mobilità anti-ecologico e poco sostenibile anche dal punto di vista sociale.

Ma, nonostante il percorso verso la risalita della china sia ancora lungo e tortuoso, la percezione è che qualcosa stia cambiando in positivo. Benché siano rilevanti gli impatti della crisi economica che ha ridotto il reddito disponibile e i consumi, compreso quindi gli acquisti di auto e il loro uso, si inizia a delineare la possibilità di un momento di svolta verso un nuovo modello di mobilità sostenibile, fondato su esperienze di successo consolidate a livello europeo e possibili nuove abitudini virtuose nelle città.

Il Rapporto di Euromobility sulle principali 50 città italiane analizza nel dettaglio lo stato dei principali indicatori di mobilità urbana e fornisce un interessante bench-marking fra diverse realtà urbane. Al di là dei piazzamenti e dei ranking, il Rapporto aiuta a rintracciare segnali positivi e nuovi trend validi per l'intero paese:

- lo sviluppo del bike sharing può rappresentare nei prossimi anni un volano di crescita per la bicicletta, per la quale si registrano già segnali importanti testimoniati dal continuo aumento del suo uso in città in tutte le fasce di età e di categoria sociale;
- il successo dei progetti di “car sharing” in alcune città italiane (oltre che in Europa) indica una strada diversa ed attraente per l'automobile nei confronti della quale si sta già registrando una rivoluzione culturale confermata dal fatto che essere proprietari di un'auto non è più considerato “trendy” come è stato per decenni e comprare un'automobile non è più al primo posto fra i sogni dei giovani italiani;
- le innovazioni tecnologiche possono realizzare successi importanti nel settore della green mobility: gli “Intelligent Transport Systems”, come ad esempio le apps per Ipad e smartphone, consentono di verificare in tempo reale la disponibilità dei taxi, delle metro e dei bus, riducendo i tempi di attesa e gli sprechi.

Le indicazioni che ci vengono dall'Agenzia Ambientale Europea e dall'UNEP in materia di mobilità sostenibile vanno nella direzione dello sviluppo di 3 pilastri strategici: “Avoid”, “Shift” e “Improve”.

C'è ancora molto da fare in Italia, sia sull'Avoid (il telelavoro non è mai realmente decollato), che sullo Shift (l'auto privata surclassa il trasporto pubblico in quasi tutte le città) che sull'Improve (i veicoli meno inquinanti, come quelli a gas e quelli elettrici hanno bisogno di facilitazioni, tecniche e finanziarie).

Ma, come ha dimostrato l'iniziativa degli Stati Generali della Green Economy 2012, in cui la tematica della mobilità ha ricoperto un ruolo centrale, una transizione verso il green transport può trainare ed essere trainata dal sistema industriale italiano, rappresentando un'opportunità strategica per l'economia del nostro paese. Nel settore della mobilità esistono in Italia distretti produttivi, filiere, indotto, sapere tecnico e capitale umano invidiati in tutto il mondo.

Supportare la mobilità sostenibile urbana significa, quindi, non solo un progresso ecologico, assolutamente necessario, ma un'opportunità in chiave economica e sociale.

È necessario ora che gli amministratori locali ed il governo nazionale si impegnino per realizzare questa "rivoluzione della mobilità" facilitando con coraggio misure normative e finanziarie.

Se pensiamo che, ad esempio, affiancare una pista ciclabile in sede propria a tutta la rete stradale di tutti i comuni capoluogo del Piemonte (la cui estensione complessiva è pari a 4.212 km) costerebbe 526 milioni di euro, meno del 20% del costo italiano previsto per la linea Torino-Lione, ci rendiamo conto che parliamo di una rivoluzione possibile.

Edo Ronchi

Presidente Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile



I. Introduzione

Il sesto rapporto "Mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città" è il risultato dei dati raccolti attraverso l'Osservatorio permanente sulla Mobilità Sostenibile gestito dall'Associazione Euromobility. Il presente opuscolo è stato realizzato grazie al patrocinio oneroso del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e al contributo di FIT Consulting e Bicincittà srl.

Questa sesta edizione risulta ancora più ricca di indicatori con dati sulla distribuzione delle merci in città e sulle flotte di veicoli comunali, che si aggiungono ai dati introdotti già nella scorsa edizione sui parcheggi di scambio e a pagamento, sul numero di incidenti e sull'indice di mortalità, sul numero di autovetture per kmq, sulle iniziative di promozione e comunicazione a favore della mobilità sostenibile. Come negli anni passati, il rapporto tiene anche conto delle consuete informazioni relative alle innovazioni introdotte per la gestione della mobilità (car sharing, bike sharing, mobility manager), allo stato di salute delle città in relazione alla qualità dell'aria e alla presenza di auto di nuova generazione o alimentate a combustibili alternativi (gpl, metano), all'offerta di trasporto pubblico, alle piste ciclabili, alle zone a traffico limitato e pedonali.



2. Metodologia

L'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile prende in esame i 50 Comuni italiani costituiti da tutti i capoluoghi di Regione e delle Province autonome e i Comuni con più di 100.000 abitanti.

Fig. 1 - Localizzazione delle città considerate nello studio *(Restituzione: Map&Guide)*



Come per l'edizione precedente, nel presente opuscolo i dati vengono presentati sotto forma di grafici commentati e corredati di tabelle.

I dati raccolti, analizzati ed elaborati provengono da diverse fonti:

- Banca dati ISTAT¹: per la popolazione residente;
- Dati ISTAT²: per incidentalità, piste ciclabili, parcheggi scambiatori e a pagamento, flotte veicolari comunali.
- Banca dati ACI³: per il parco veicolare circolante, sia autovetture sia motocicli;
- ARPA Regionali: per i dati relativi alla qualità dell'aria. In questo caso i dati sono stati raccolti a mezzo di un questionario compilato direttamente dalle Arpa di competenza. I dati si riferiscono all'anno 2011.
- Ecosistema Urbano 2012⁴ per i dati relativi alle Zone a Traffico Limitato e le Aree Pedonali, nonché per quelli relativi al Trasporto Pubblico Locale;
- Consorzio Ecogas per le informazioni relative agli incentivi per i veicoli a Gpl e Metano;
- ICS - Italia Car Sharing, Bolzano Car Sharing, GuidaMi S.r.l. per i dati relativi al Car Sharing;
- Bicincittà, BikeMi per i dati relativi al Bike Sharing;
- FIT Consulting per i dati relativi alla distribuzione delle merci in città.

A partire dai dati provenienti dalle fonti suddette, molti degli indicatori del presente rapporto sono stati ottenuti normalizzando i dati rispetto alla popolazione residente. Questa scelta è dettata dal fatto che non sempre sono disponibili valori affidabili anche sui city users, coloro cioè che usano la città senza averne la residenza (studenti, lavoratori, turisti). A Milano, ad esempio, le statistiche dimostrano che la popolazione presente in città in un giorno tipo è il 35% in più di quella residente.

Si è scelto comunque, in mancanza di soluzione alternativa in grado di non generare distorsioni, di utilizzare la popolazione residente quale divisore per molti degli indicatori elaborati. Questa scelta determina per alcuni di essi, ad esempio la domanda e l'offerta di trasporto pubblico, l'effetto di premiare le città che presentano forti relazioni di traffico con l'area vasta (ad esempio città come Milano, Cagliari e Bologna) e quelle con elevati flussi turistici (si pensi in particolare a Roma, Firenze e Venezia).

⁽¹⁾ I dati relativi alla popolazione residente sono calcolati come media dei dati ISTAT relativi al 01/01/2011 e al 01/01/2012.

⁽²⁾ Dati aggiornati all'anno 2010 (esclusi i dati sulle flotte veicolari comunali aggiornati al 2011).

⁽³⁾ Come per i dati ISTAT, anche dati ACI relativi al parco veicolare sono calcolati come media dei dati relativi al 31/12/2009 e di quelli al 31/12/2010.

⁽⁴⁾ Ecosistema Urbano 2012 edito da Legambiente.



3. Gli indicatori

Sono stati utilizzati sia indicatori trasportistici e socio-territoriali di tipo tradizionale:

- variazione della popolazione residente; la popolazione media di un determinato anno è calcolata, confermando l'approccio seguito nel precedente rapporto, come media tra la popolazione al primo gennaio dell'anno considerato e quella al primo gennaio dell'anno successivo;
- densità abitativa (ab/Kmq);
- indice comunale di motorizzazione autovetture (veh/100 abitanti); tale indicatore descrive il rapporto tra le autovetture circolanti a metà di ciascun anno e la popolazione residente a metà dello stesso anno. Il numero di autovetture circolanti a metà di ciascun anno è calcolato come media del numero di autovetture circolanti al 31 dicembre dell'anno considerato e di quello circolante 31 dicembre dell'anno precedente;
- densità autovetture - media anno 2011 (veh/kmq);
- percentuale per standard di emissione della flotta di autovetture;
- percentuale di autovetture alimentate con carburanti a basso impatto ambientale (Gpl e Metano);
- indice comunale di motorizzazione motocicli (veh/100 abitanti);
- percentuale per standard di emissione della flotta di motocicli;
- offerta di Trasporto Pubblico Locale (vett*Km/abitanti);
- domanda di Trasporto Pubblico Locale (n° viaggi/anno/abitanti);
- estensione delle Zone a Traffico Limitato e delle Aree Pedonali (mq/abitanti);
- stato della qualità dell'aria (PM_{10} e NO_2);
- estensione delle piste ciclabili (Km/abitanti);
- presenza di parcheggi a pagamento (n° stalli/autovetture circolanti);
- presenza di parcheggi di interscambio (n° stalli/autovetture circolanti);
- indice di incidentalità (incidenti/abitante);
- indice di mortalità (morti/incidenti);

- presenza delle Zone a Traffico Limitato per i veicoli commerciali (limiti di accesso, fasce orarie);
- consistenza della flotta veicolare in dotazione dei comuni (n. vetture/popolazione);
- percentuale per tipo di alimentazione delle autovetture in dotazione dei comuni;

sia indicatori relativi alle principali innovazioni:

- presenza Mobility Manager;
- Car Sharing: auto in flotta, utenti, auto/popolazione, utenti/popolazione;
- Bike Sharing: biciclette, utenti, biciclette/popolazione, utenti/popolazione;
- iniziative ed eventi di promozione della mobilità sostenibile.

Per quanto riguarda il Bike Sharing, nella presente edizione non si è tenuto conto del sistema meccanico, più assimilabile ad un cicloneggio, ma solo del sistema elettronico. Tuttavia, merita particolare attenzione la realtà presente nel Comune di Modena dove il sistema meccanico conta 272 biciclette su 39 punti di prelievo e 2.600 iscritti al servizio.

Si segnala che i dati sia di bike sharing sia di car sharing, nonché quelli relativi ai mobility manager, sono relativi all'anno 2011, in analogia con gli altri indicatori tradizionali.

Convinti che la mobilità delle merci, se percepita come opportunità di sviluppo e non come problema ambientale, giochi senza dubbio un ruolo di primo piano per lo sviluppo locale, si è deciso di operare un focus specifico sulle ZTL merci raccogliendo per la prima volta in modo sistematico dati sull'accessibilità da parte di veicoli commerciali nelle aree urbane, in particolare in quelle aree soggette a regolamentazione sia di natura ambientale sia con scopo di decongestione.

Le rilevazioni sono state effettuate attraverso desk research su web integrata da successiva intervista telefonica di completamento/conferma dei dati con gli uffici responsabili della mobilità.

Dall'indagine condotta è emersa un'elevata eterogeneità delle ordinanze che regolano l'accesso alle aree urbane per i veicoli commerciali. Le caratteristiche delle regolamentazioni esaminate sono:

- i limiti di emissione per i veicoli commerciali;
- le aree oggetto di controllo e monitoraggio;
- l'eventuale accesso a pagamento;
- il numero di fasce orarie in cui i veicoli commerciali possono accedere nelle aree regolamentate;
- i limiti di portata a terra.

Sempre relativamente alla distribuzione delle merci, si segnala che:

- all'interno delle città che hanno normato in funzione delle emissioni inquinanti, i limiti imposti comprendono veicoli con motorizzazioni e categorie emissive assai eterogenee, in alcuni casi molto stringenti mentre in altri casi di generazioni precedenti il 2000;
- tra le città nelle quali non è vigente alcuna tariffa per l'accesso, sono comprese anche città in cui è previsto il pagamento delle sole marche da bollo da apporre sul permesso o dei soli diritti di segreteria. Laddove previsto, il pedaggio è genericamente di tipo flat con un costo annuale predeterminato (solo in rarissimi casi il costo di accesso varia in relazione ai livelli di emissione dei veicoli) e solo in rarissime occasioni (es. Area C a Milano) ha un costo per singolo accesso.
- i limiti di portata sono generalmente imposti sia a causa della conformazione strutturale delle città (ad esempio città medievali come Perugia), sia per ragioni legate all'occupazione di suolo ed al cosiddetto inquinamento visivo delle città d'arte (ad esempio Roma), sia infine per aumentare la fluidità del traffico.

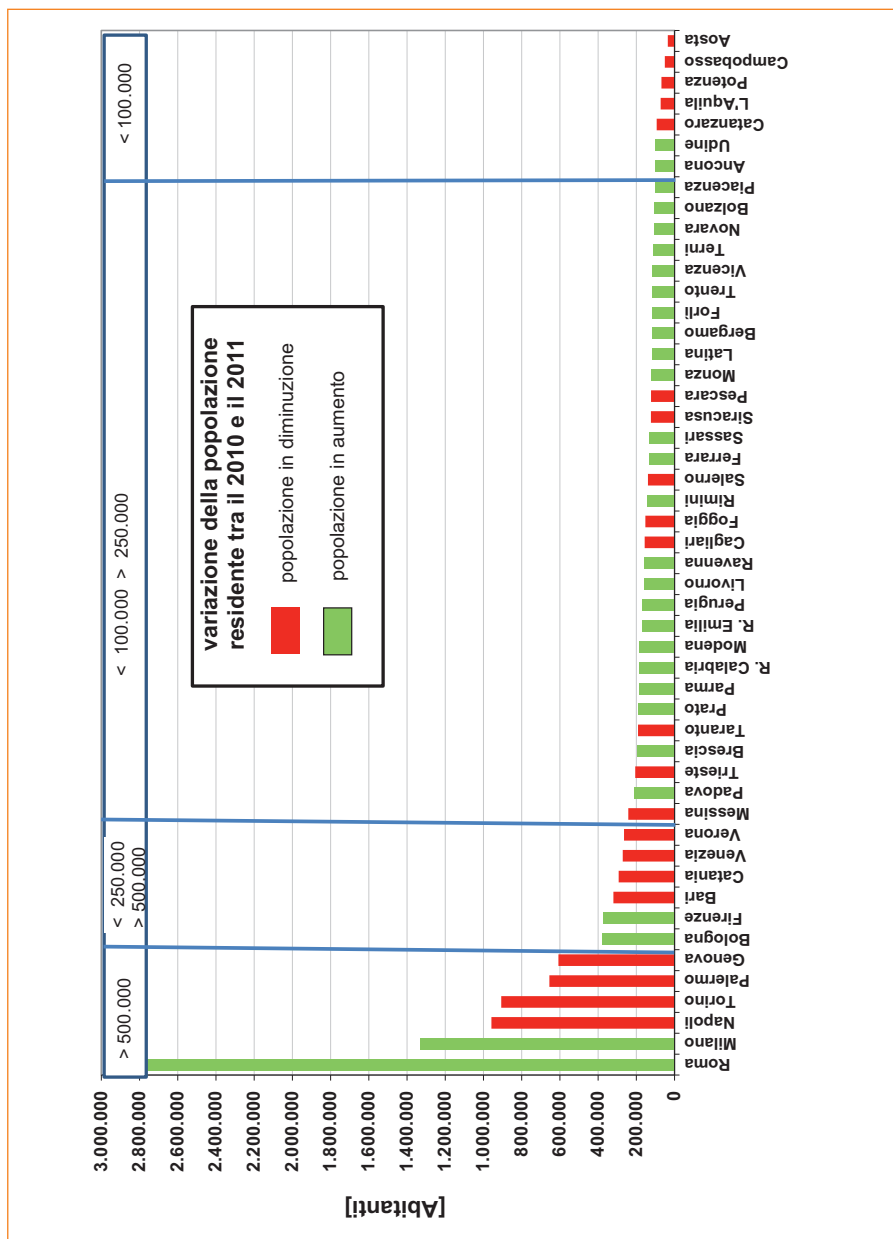


4. Analisi commentata dei dati

4.1 Lo stato di fatto

Fig. 2: Popolazione residente - media 2011

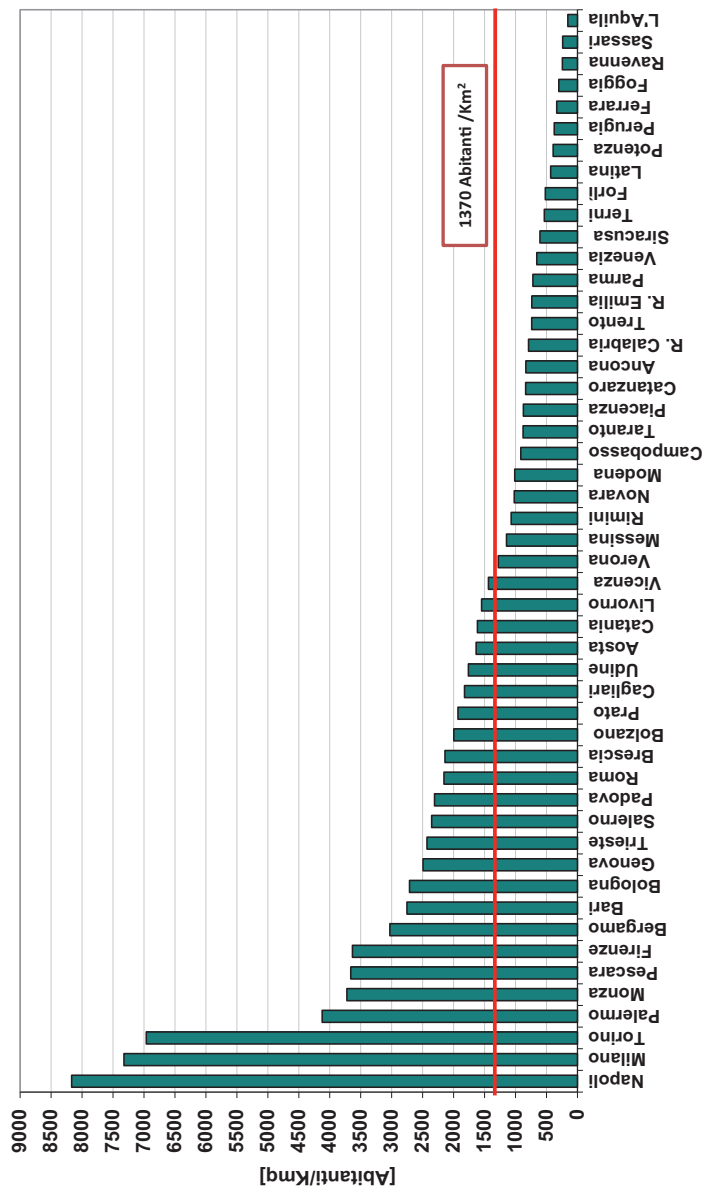
(Elaborazione Euromobility su dati ISTAT)



Per la maggior parte dei Comuni oggetto dello studio (29 su 50), la popolazione residente risulta essere in aumento tra il 2010 e il 2011, anche se si tratta comunque di percentuali di variazione molto piccole. In particolare il Comune di Milano registra l'aumento più accentuato con un incremento della popolazione pari all'1,36% (+17.868 ab.). Nella suddivisione presentata nel grafico, risulta che 32 Comuni su 50 rientrano nella fascia compresa tra i 100.000 e i 250.000 abitanti. Tra le città con più di 500.000 abitanti svetta il Comune di Roma con 2.771.585 abitanti, segue il Comune di Milano con meno della metà degli abitanti, 1.333.670. Il Comune con il minor numero di abitanti rimane Aosta, che ne conta 35.012.

Fig. 3: Densità abitativa - media anno 2011

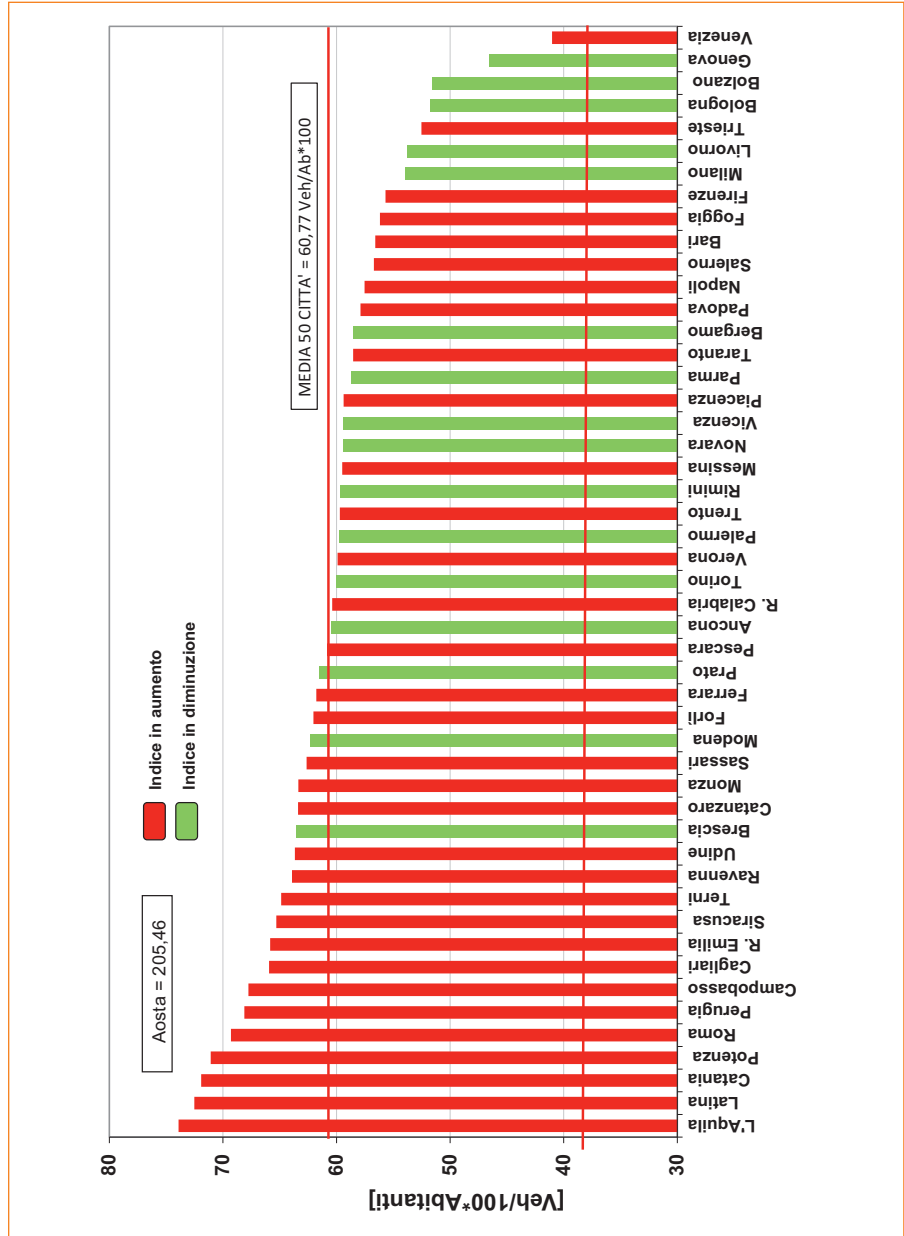
(Elaborazione Euromobility su dati ISTAT)



Il valore medio della densità abitativa è pari a 1.370 ab/Kmq (nel 2010 era 1.365 ab/Kmq, nel 2009 era 1.359 ab/Kmq). Il valore medio è superato da 24 città, con in testa il Comune di Napoli che ha una densità abitativa pari a 8.168,4 ab/Kmq. Seguono il Comune di Milano (7.323,8 ab/Kmq) e il Comune di Torino (6.963,7 ab/Kmq), che registrano valori notevolmente superiori alla media. La densità abitativa più bassa si registra nel Comune dell'Aquila (155,1 ab/Kmq).

Fig. 4: **Indice comunale di motorizzazione autovetture - media 2011**

(Elaborazione Euromobility su dati AC ed ISTAT)



Nei Comuni monitorati l'indice di motorizzazione medio per gli autoveicoli nel 2011 risulta pari a 60,77 auto ogni 100 abitanti, in lieve aumento rispetto al precedente anno (60,67), contro la media europea di circa 47,70⁶⁵. Sono 34 le città che hanno visto aumentare l'indice di motorizzazione. Le città con più auto sono L'Aquila e Latina, la prima con 73,9 e la seconda con 72,5 auto ogni 100 abitanti, seguite da Catania (71,9) e Potenza (71,1). Il Comune di Roma presenta un tasso di motorizzazione pari a 69,29 Veh/100 ab. Le città più virtuose restano i Comuni di Venezia (41,03), Genova (46,60) e Bolzano (51,54). Aosta registra 205,46 Veh/100 ab⁶⁶.

⁶⁵ Fonte: EU TRANSPORT in figures - Statistical pocket book 2012.
⁶⁶ Operatori del settore dell'autoleggio trovano conveniente immatricolare in Provincia di Aosta tutta o parte della loro flotta, i dati sono pertanto falsati da tale circostanza.

Fig. 5: Densità autoveicoli - media anno 2011

(Elaborazione Euromobility su dati ACI ed ISTAT)

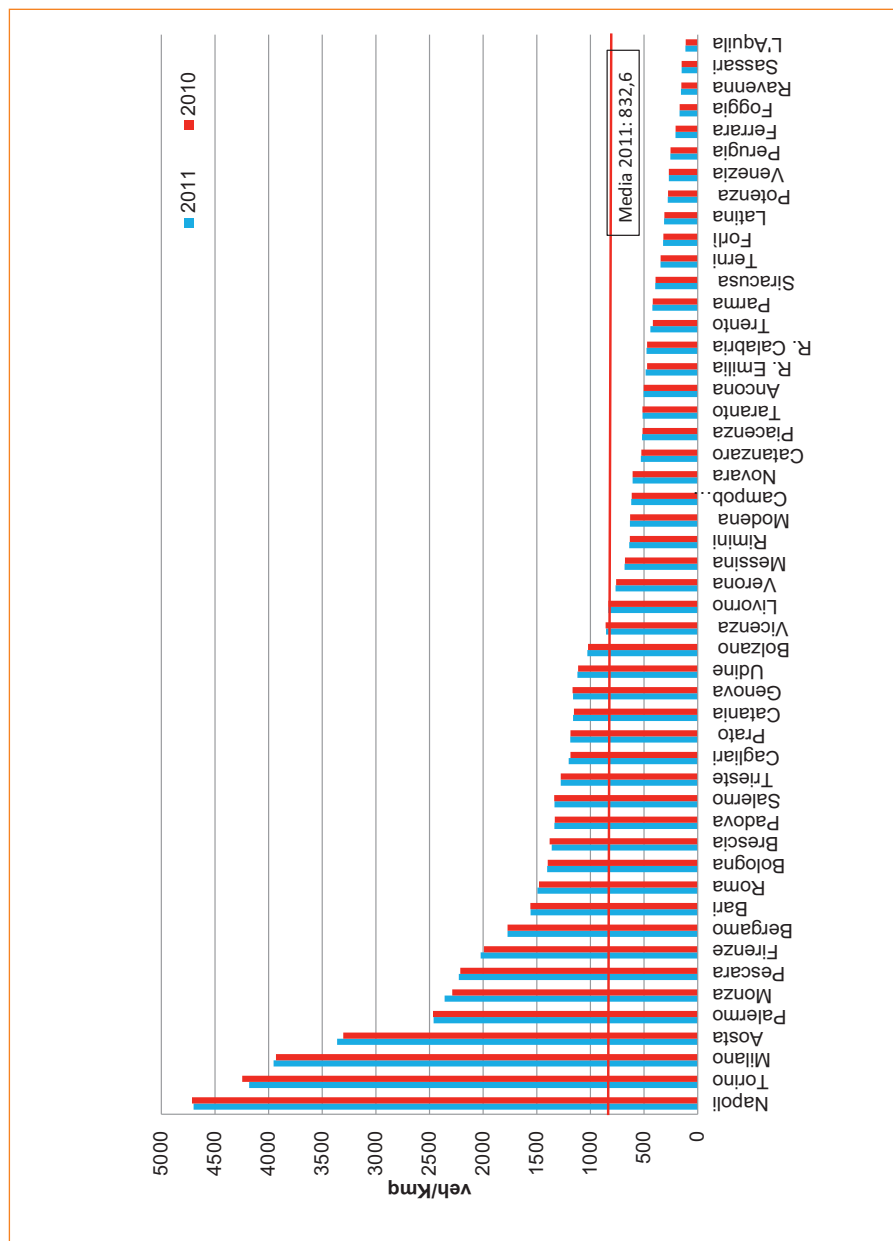
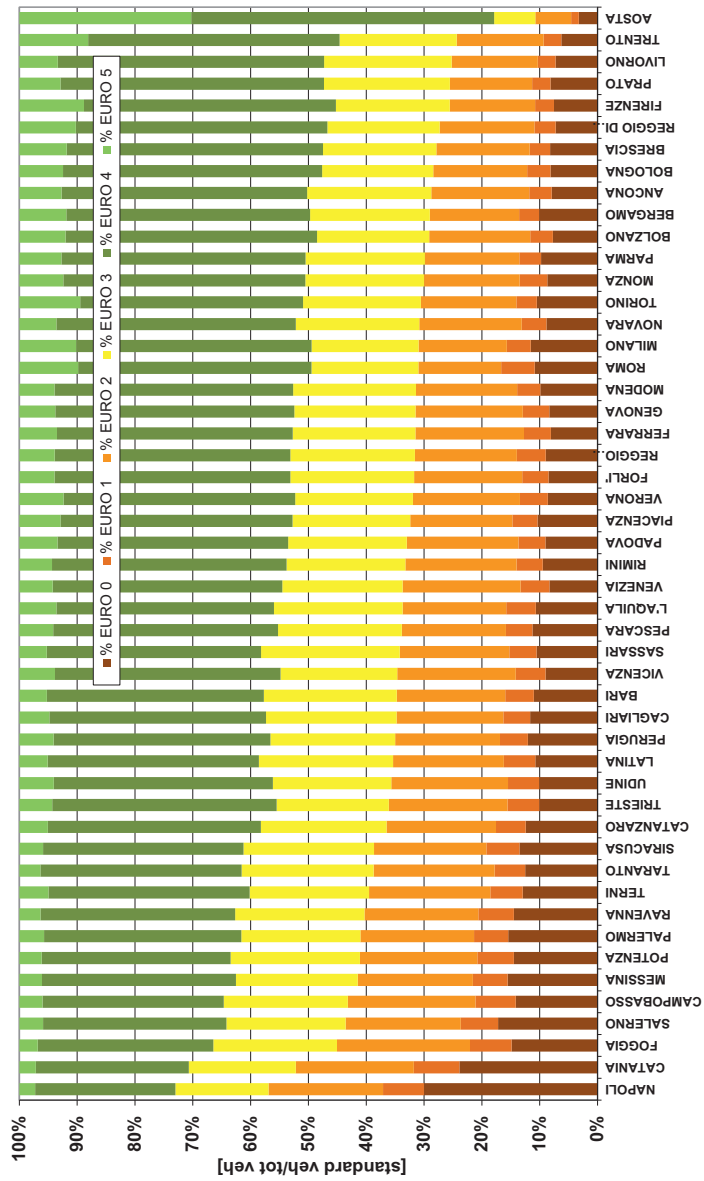


Fig. 6: Autovetture per standard emissivo - media anno 2011

(Elaborazione Euromobility su dati ACI)

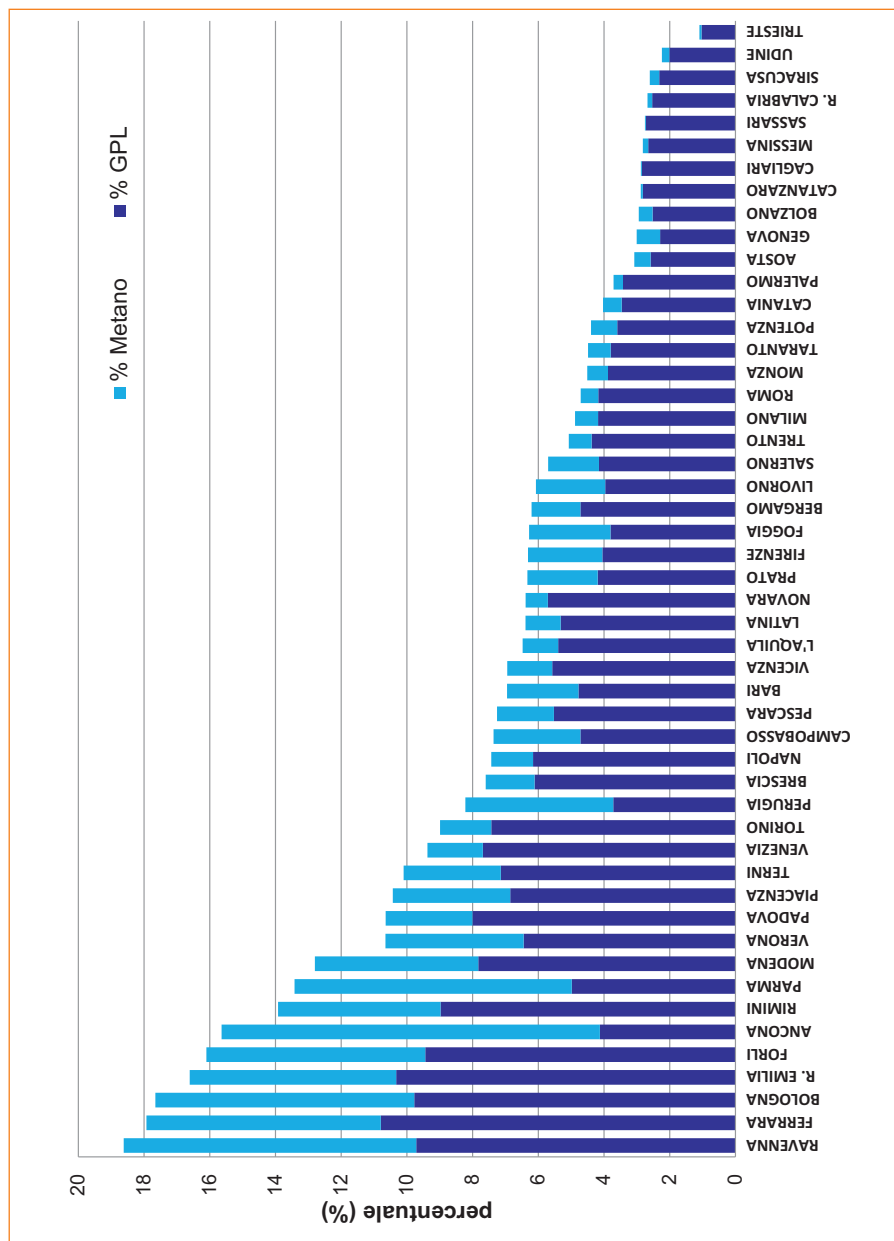


Per quanto riguarda la suddivisione del parco auto circolante sulla base dello standard emissivo, anche per il 2011 il Comune di Napoli si conferma quello con la più alta percentuale di veicoli Euro 0 in circolazione, pari al 30,0%. Seguono il Comune di Catania (23,9%) e il Comune di Salerno (17,2%). Tuttavia, in generale le auto Euro IV rappresentano la percentuale maggiore in circolazione (38,4% dell'intero parco pari a 3.347.332 veicoli), mentre i veicoli Euro V nel 2011 sono pari all'7,5% (657.282 veicoli in circolazione). Il Comune di Trento è quello con più veicoli Euro V (11,9%), seguito dal Comune di Firenze (11,2%) e dal Comune di Torino (10,5%).

La percentuale di veicoli Euro V pari al 29,72% che si registra ad Aosta è falsata dalla circostanza che operatori del settore dell'auto-noleggio trovano conveniente immatricolare in Provincia di Aosta tutta o parte della loro flotta.

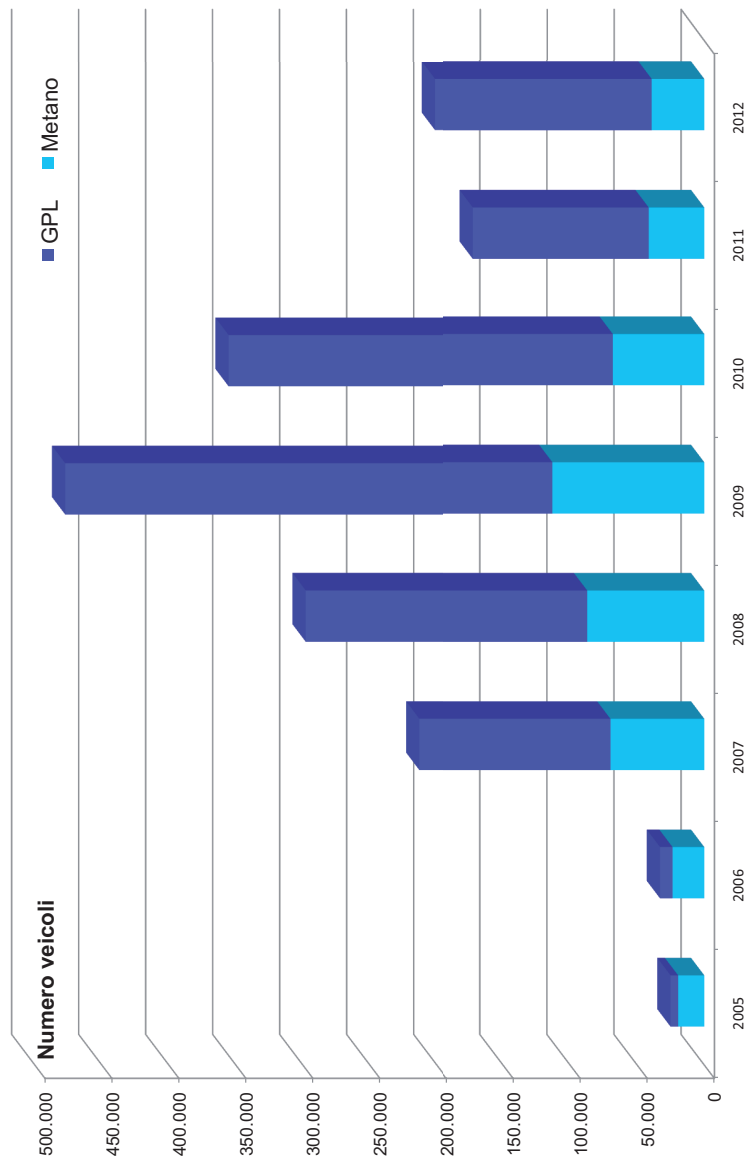
Fig. 7: Autovetture alimentate a Metano e GPL - media anno 2011

(Elaborazione Euromobility su dati ACI - livello provinciale)



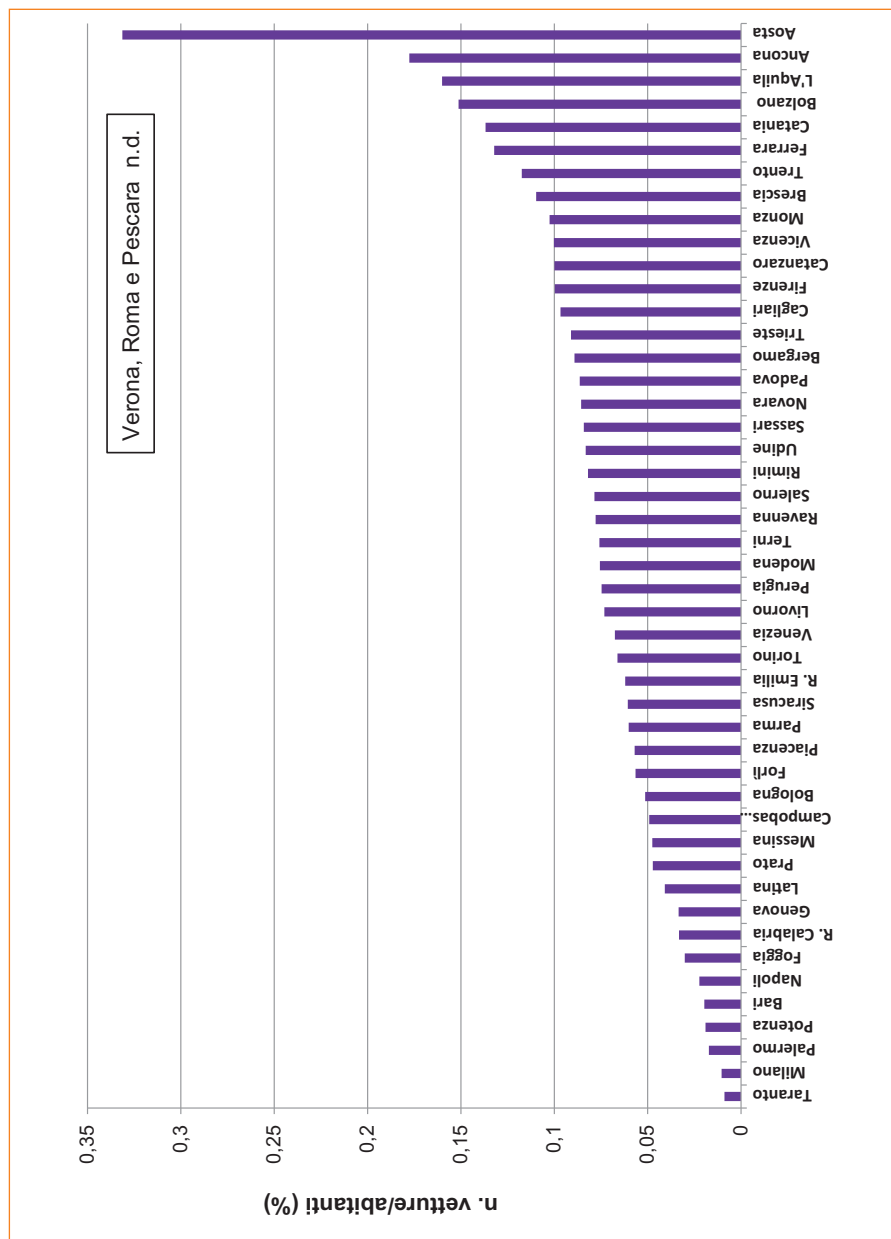
Mentre il 2010 aveva confermato il forte incremento degli anni precedenti delle auto alimentate a GPL e Metano con una media nelle città monitorate che passava dal 6,0% del 2009 al 7,04% del 2010, il 2011 registra una battuta di arresto. Le auto alimentate a GPL e Metano infatti si attestano al 7,08%. Il Comune di Ravenna supera il 18% dell'intero parco auto, seguono i Comuni di Ferrara e Bologna con oltre il 17%. Il Comune di Trieste, invece, presenta una percentuale inferiore al 2%.

Fig. 8: Numero di autovetture coinvolte dagli incentivi per la trasformazione a Metano e GPL (Elaborazione Euromobility su dati Consorzio Ecogas)



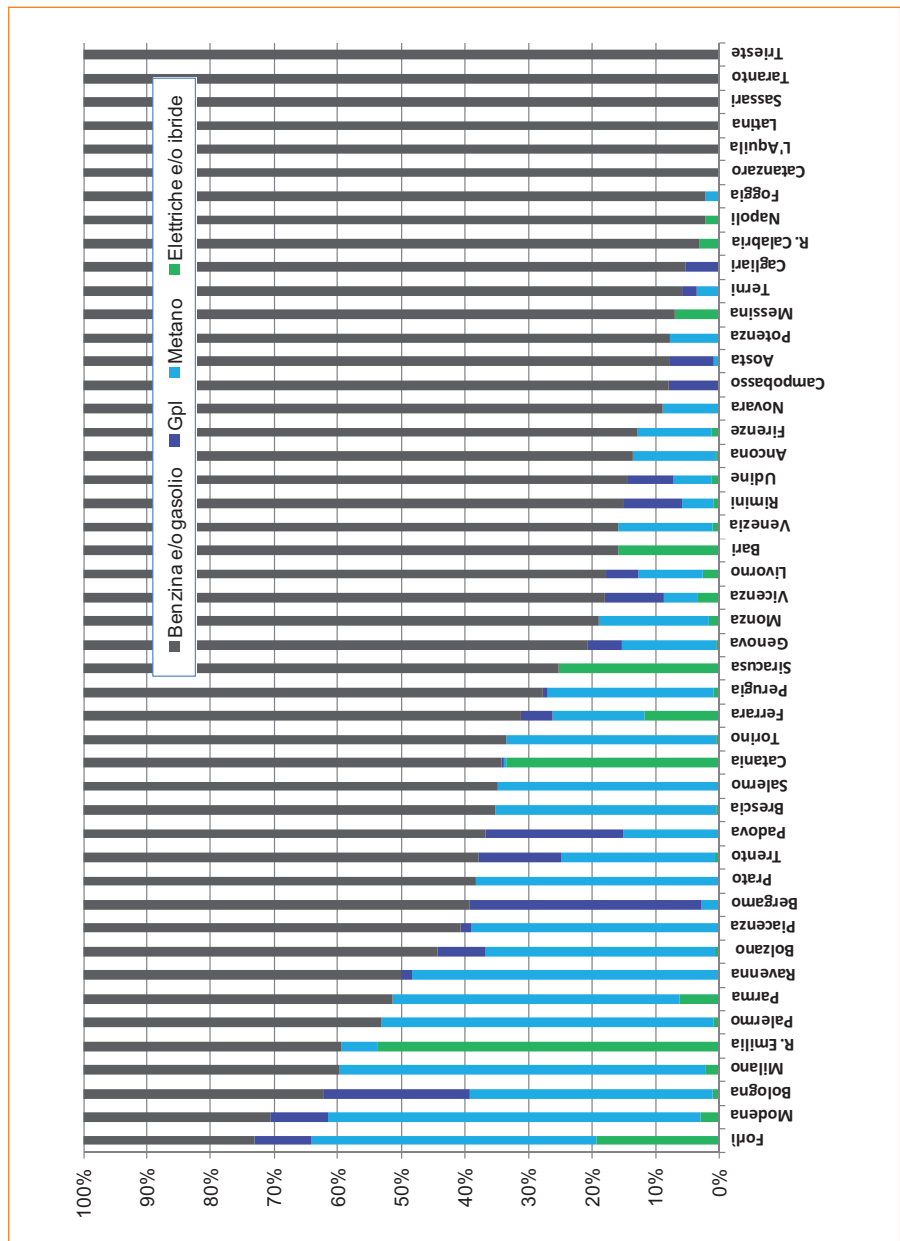
Il grafico sintetizza l'andamento della numerosità dei nuovi veicoli immatricolati a gas, distinti tra GPL e Metano, nelle 50 province. Tale numerosità comprende i veicoli omologati, quelli trasformati (contestualmente e i veicoli collaudati (dopo la prima immatricolazione) nel periodo compreso tra l'anno 2005 e i primi 9 mesi dell'anno 2012. Nei soli primi 9 mesi del 2012 si registra un incremento rispetto all'anno precedente, nonostante la sospensione degli incentivi che a partire dal 2010 aveva segnato una flessione. Come negli ultimi anni precedenti, sono ancora i veicoli a GPL a dominare rispetto a quelli a Metano.

Fig. 9: Vetture in dotazione nei Comuni - rapporto auto su abitanti (%) (Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2011)



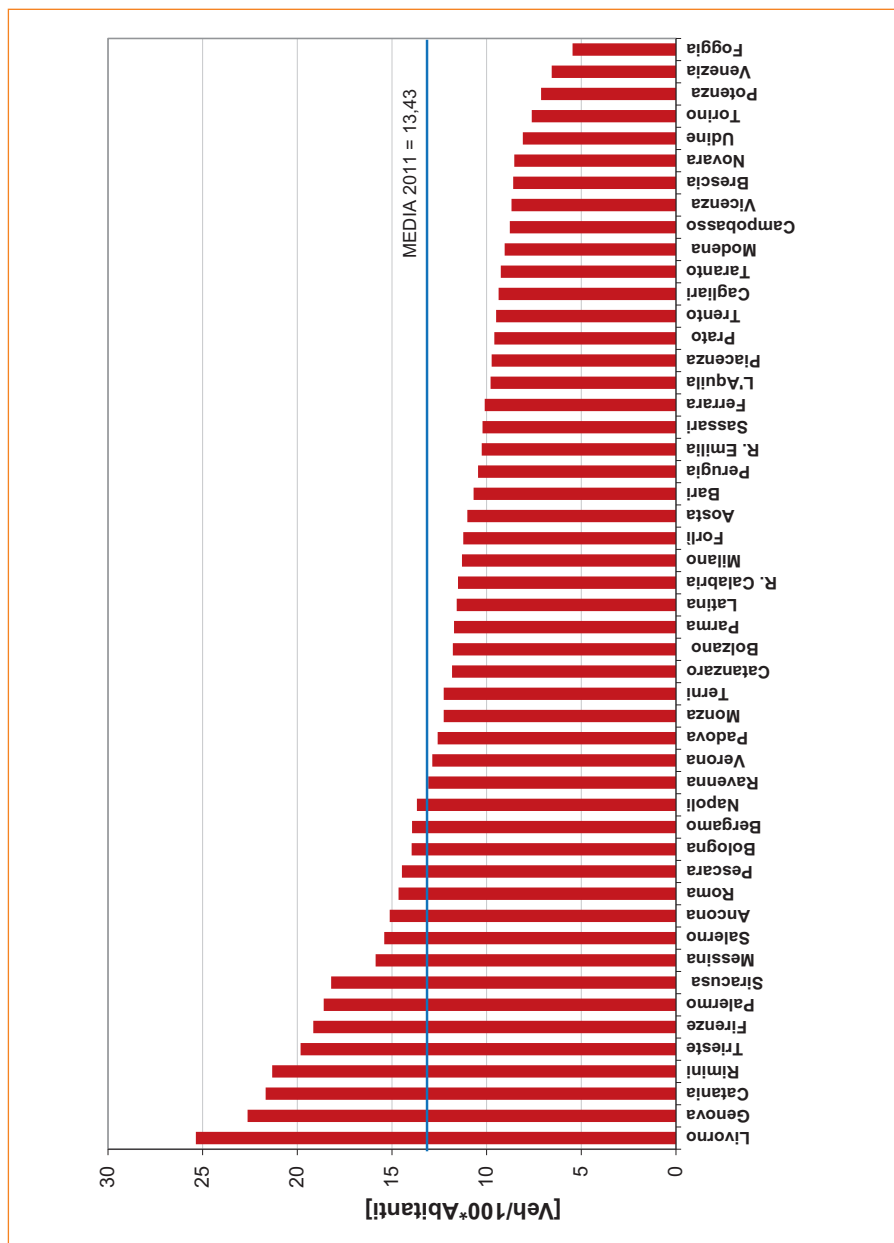
Il grafico in figura rappresenta l'indicatore relativo al numero di veicoli in dotazione dei Comuni rispetto alla popolazione comunale residente (auto disponibili ogni 100 abitanti). Il dato non è disponibile per i Comuni di Pescara, Roma e Verona. Nel 2011, il Comune con la più elevata percentuale di numero di vetture rispetto alla popolazione è il Comune di Aosta (0,33), seguito dai Comuni di Ancona (0,18) e L'Aquila (0,16). I Comuni con la più bassa percentuale di numero di vetture rispetto alla popolazione sono Taranto e Milano (0,01).

Fig. 10: Tipo di alimentazione delle vetture in dotazione nei Comuni
(Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2011)



Per quanto riguarda la suddivisione del parco veicolare in dotazione dei Comuni sulla base del tipo di alimentazione, nel 2011 le percentuali più elevate di veicoli a basso impatto (elettriche, ibride, metano, GPL) nelle flotte comunali si registrano nei Comuni di Forlì (73,2%), Modena (70,8%) e Bologna (62,3%). Il Comune con la percentuale più elevata di auto elettriche e/o ibride è Reggio Emilia (53,8%). Il Comune con la percentuale più elevata di auto alimentate a Metano è Modena (58,6%), mentre il Comune di Bergamo è quello con la più elevata percentuale di auto alimentate a GPL (36,4%). I Comuni di Catanzaro, L'Aquila, Latina, Sassari, Taranto e Trieste hanno in dotazione soltanto vetture a benzina e/o gasolio.

Fig. 11: Indice comunale di motorizzazione motocicli - media anno 2011 (Elaborazione Euromobility su dati ACI e ISTAT)



L'indice medio di motorizzazione relativo ai soli motocicli nel 2011 risulta pari a 13,43 veicoli ogni 100 abitanti, valore in continuo aumento e decisamente molto più elevato della media europea (in Europa è pari a circa 6,90⁶⁹). Il valore medio è superato da 16 città. La città con più motocicli si rivela Livorno con 25,36 Veh/100 ab, seguono Genova (22,63) e Catania (21,67). Le città con il più basso tasso di motorizzazione dei motocicli sono Foggia (5,46), Venezia (6,56), e Potenza (7,12).

⁶⁹ Fonte: EU TRANSPORT in figures - Statistical pocket book 2012

(Elaborazione Euromobility su dati ACI)

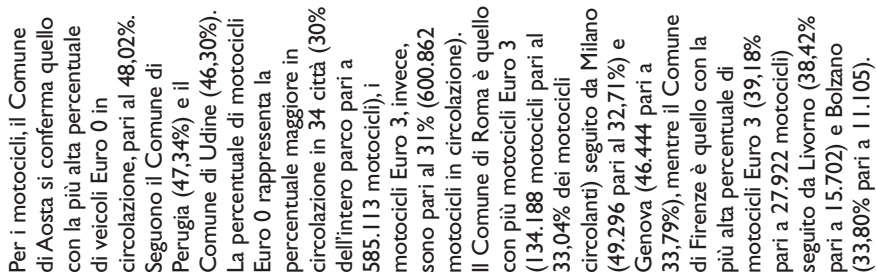
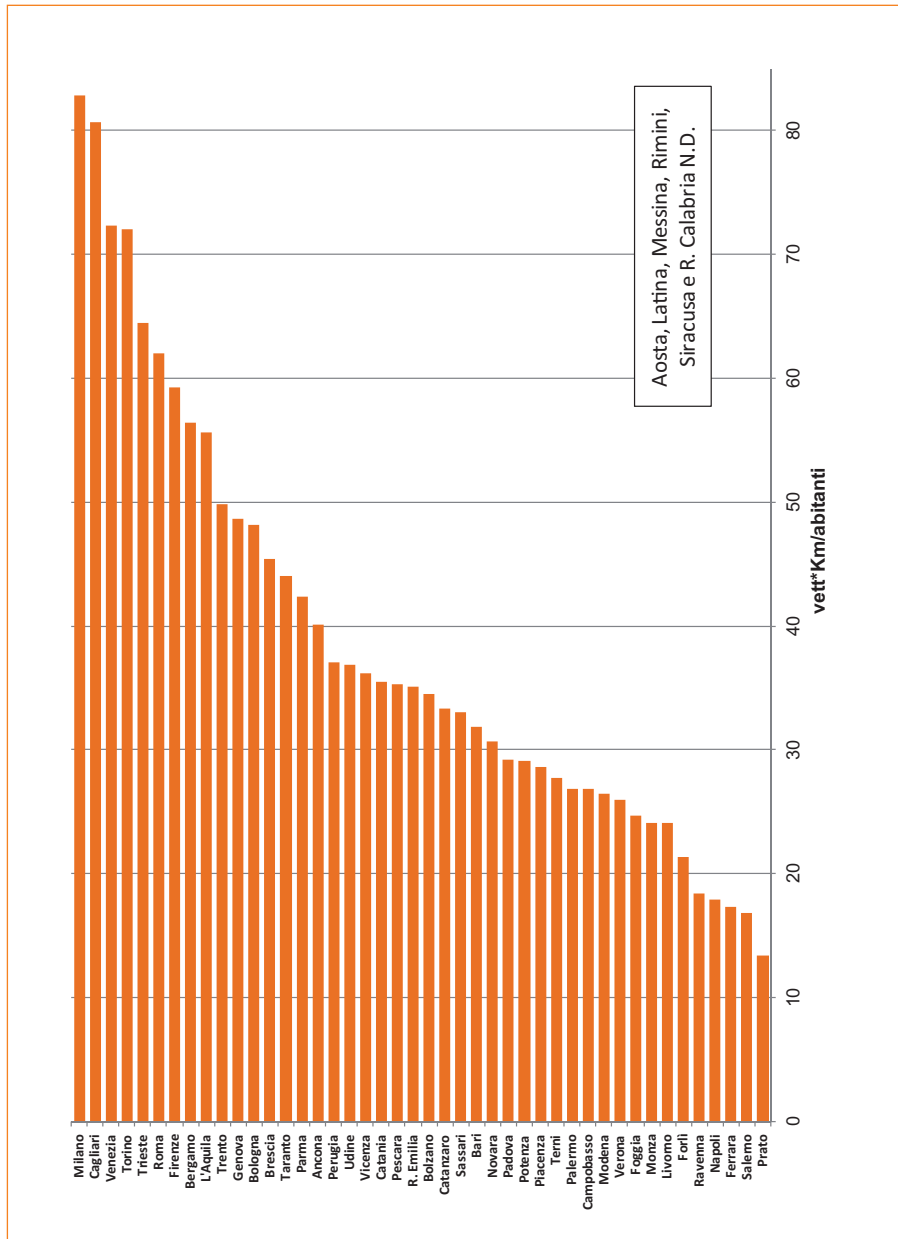


Fig. 13: Il Trasporto Pubblico Locale - l'offerta
(Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)

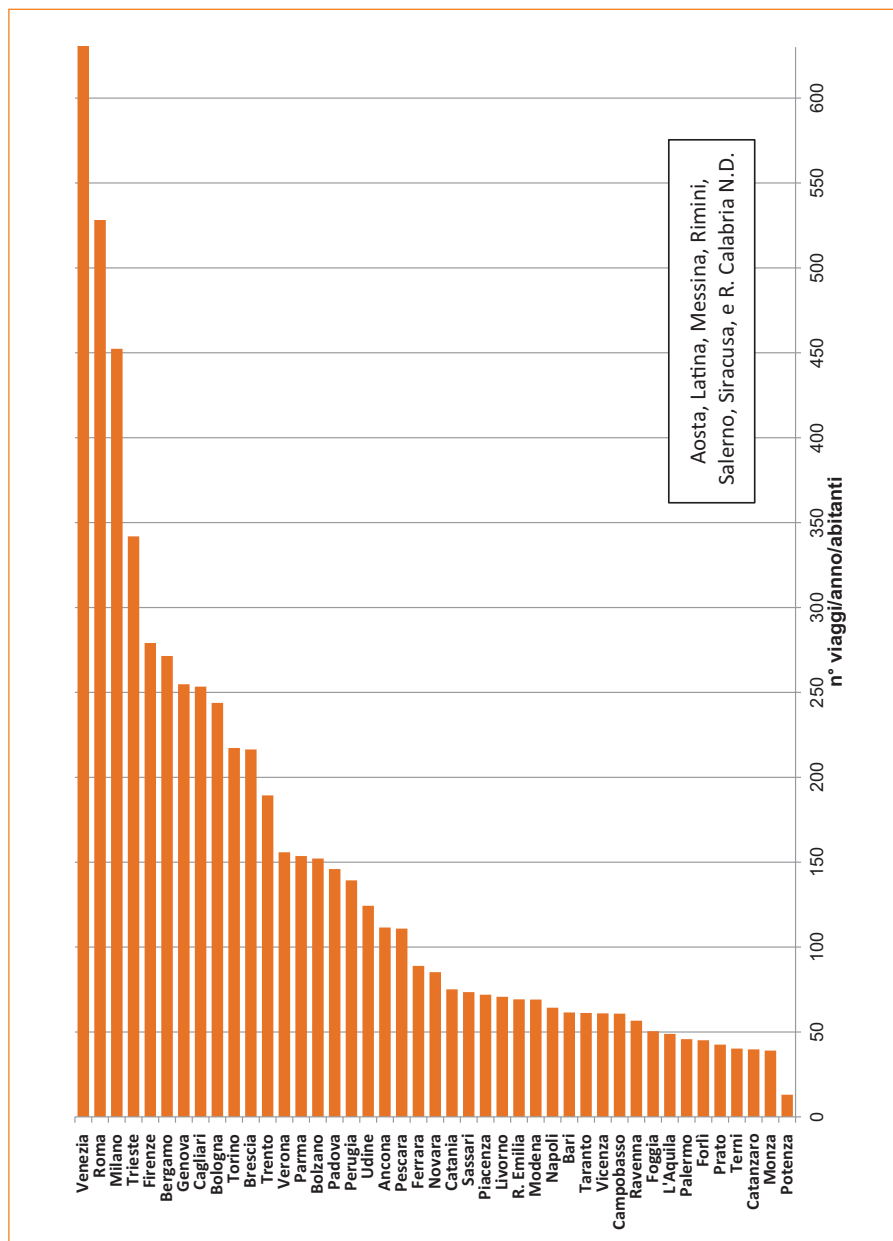


L'offerta di Trasporto Pubblico Locale (TPL) viene presentata come produzione annuale di chilometri relativa a tutti i vettori disponibili (vett*Km/ab). Le città con la maggiore offerta di TPL sono i Comuni di Milano (82,85 vett*Km/ab), Cagliari (80,66 vett*Km/ab) e Venezia (72,34 vett*Km/ab). Le città che producono meno chilometri di TPL sono Prato (13,38 vett*Km/ab), Salerno (16,79 vett*Km/ab) e Ferrara (17,31 vett*Km/ab). Rispetto al 2010, nel 2011 i Comuni di Monza, Bergamo, Cagliari, Novara, Torino e Brescia hanno incrementato di molto l'offerta di trasporto pubblico, mentre nelle città di Modena, Salerno, Livorno, Napoli e Prato si è registrata una decisa riduzione.

Il dato non è disponibile per i Comuni di Aosta, Latina, Messina, Reggio Calabria, Rimini e Siracusa.

Fig. 14: Il Trasporto Pubblico Locale - la domanda

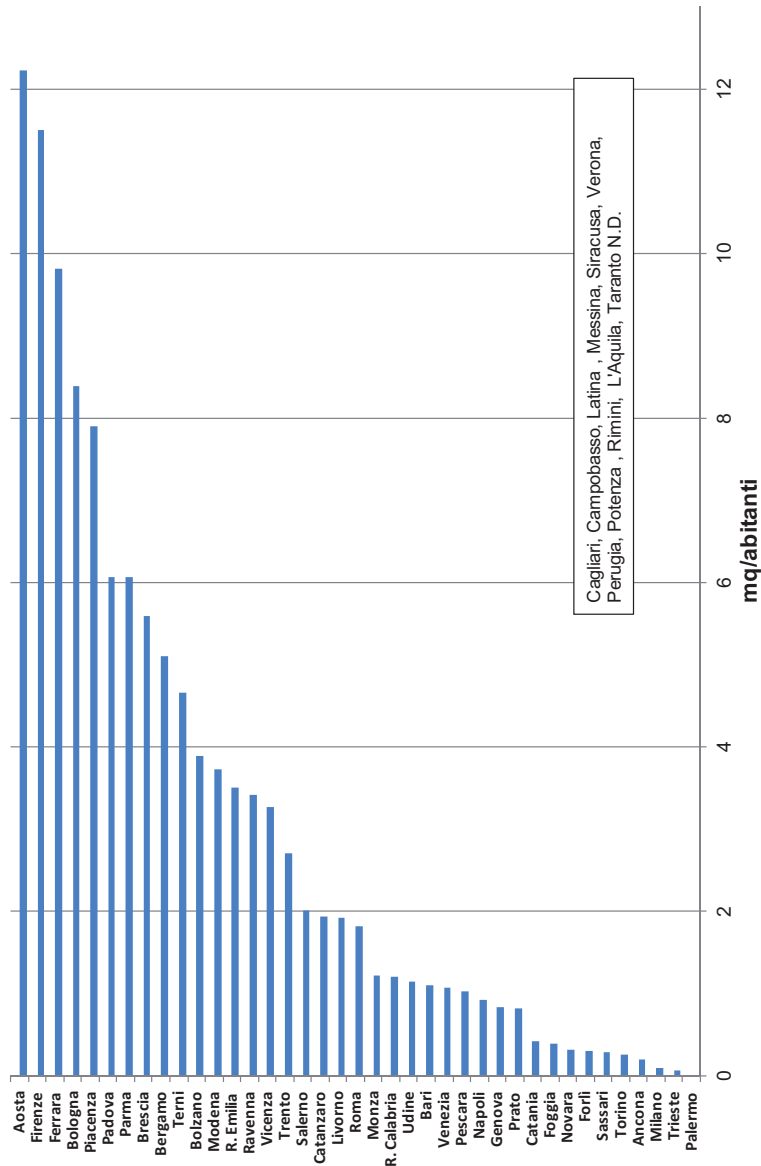
(Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)



Il maggior numero di viaggi effettuati in un anno da ogni abitante è stato effettuato nel Comune di Venezia (669 viaggi/anno/ab), seguito dal Comune di Roma (528 n° viaggi/anno/ab) e dal Comune di Milano (452 n° viaggi/anno/ab). La domanda soddisfatta dal trasporto pubblico più bassa si è verificata nei Comuni Potenza (13 n° viaggi/anno/ab) e Monza (39 n° viaggi/anno/ab). Rispetto al 2010, nel 2011 nei Comuni di Foggia, Bergamo, Cagliari, Firenze, Monza, Torino, Brescia e Novara è cresciuto il numero di passeggeri trasportati, mentre una flessione superiore al 10% si è registrata nei Comuni di Palermo, Ferrara, Potenza, Pescara, Bari e Napoli. Il dato non è disponibile per i Comuni di Aosta, Latina, Messina, Reggio Calabria, Rimini e Siracusa.

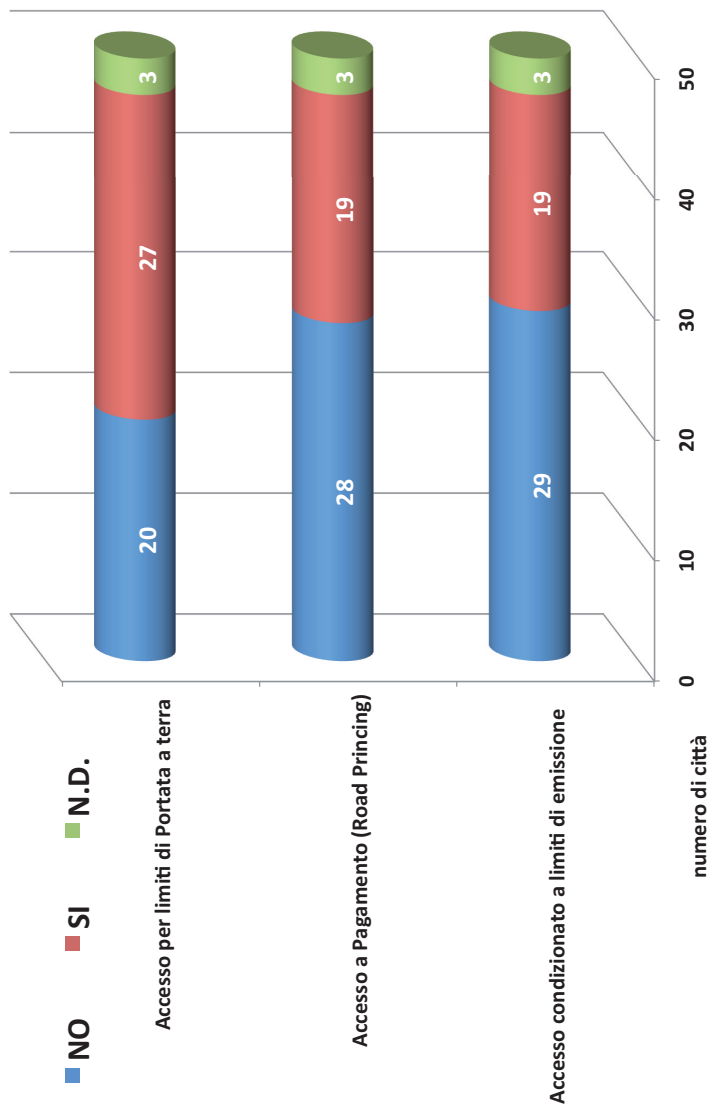
Fig. 15: Estensione delle Zone a Traffico Limitato

(Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)



L'indicatore presentato nel grafico in figura è relativo all'estensione delle zone a traffico limitato espresso come quantità di metri quadrati a disposizione di ogni abitante (mq/ab). Ancora 32 dei Comuni monitorati offrono meno di 6 mq di ZTL ad abitante, i più virtuosi risultano essere il Comune di Aosta (12,23 mq/ab), il Comune di Firenze (11,50 mq/ab) e il Comune di Ferrara (9,81 mq/ab). Le ZTL meno estese sono, invece, quelle del Comune di Palermo con appena 0,01 mq/ab di ZTL e dei Comuni di Trieste e Milano con meno di 0,10 mq/ab. Il dato non è disponibile per i Comuni di Cagliari, Campobasso, Latina, L'Aquila, Messina, Siracusa, Verona, Perugia, Potenza, Rimini e Taranto.

Fig. 16: Zone a traffico limitato per i veicoli commerciali – Limiti di accesso (Elaborazione Euromobility su dati FIT Consulting)



Tutte le 50 città dell'Osservatorio (ad eccezione di Campobasso, L'Aquila e Reggio Calabria per i quali non è stato possibile reperire informazioni valide) hanno attivato sistemi per regolare l'accesso dei veicoli commerciali in alcune aree della città. Gli accessi vengono monitorati prevalentemente tramite varchi attrezzati con telecamere, mentre la fase di sanzionamento dei comportamenti irregolari viene quasi del tutto lasciata ai vigili urbani. I regolamenti per l'accesso e la distribuzione delle merci nelle ZTL sono diversi città per città. Essi sono stabiliti in funzione del peso dei veicoli e/o delle emissioni inquinanti. In 27 Comuni l'accesso è limitato ai veicoli in funzione del peso mentre in 18 Comuni è condizionato dai limiti di emissione. In 19 Comuni per l'accesso è richiesto il pagamento di una tariffa.

Fig. 17: Zone a traffico limitato per i veicoli commerciali - Fasce orarie (Elaborazione Euromobility su dati FIT Consulting)

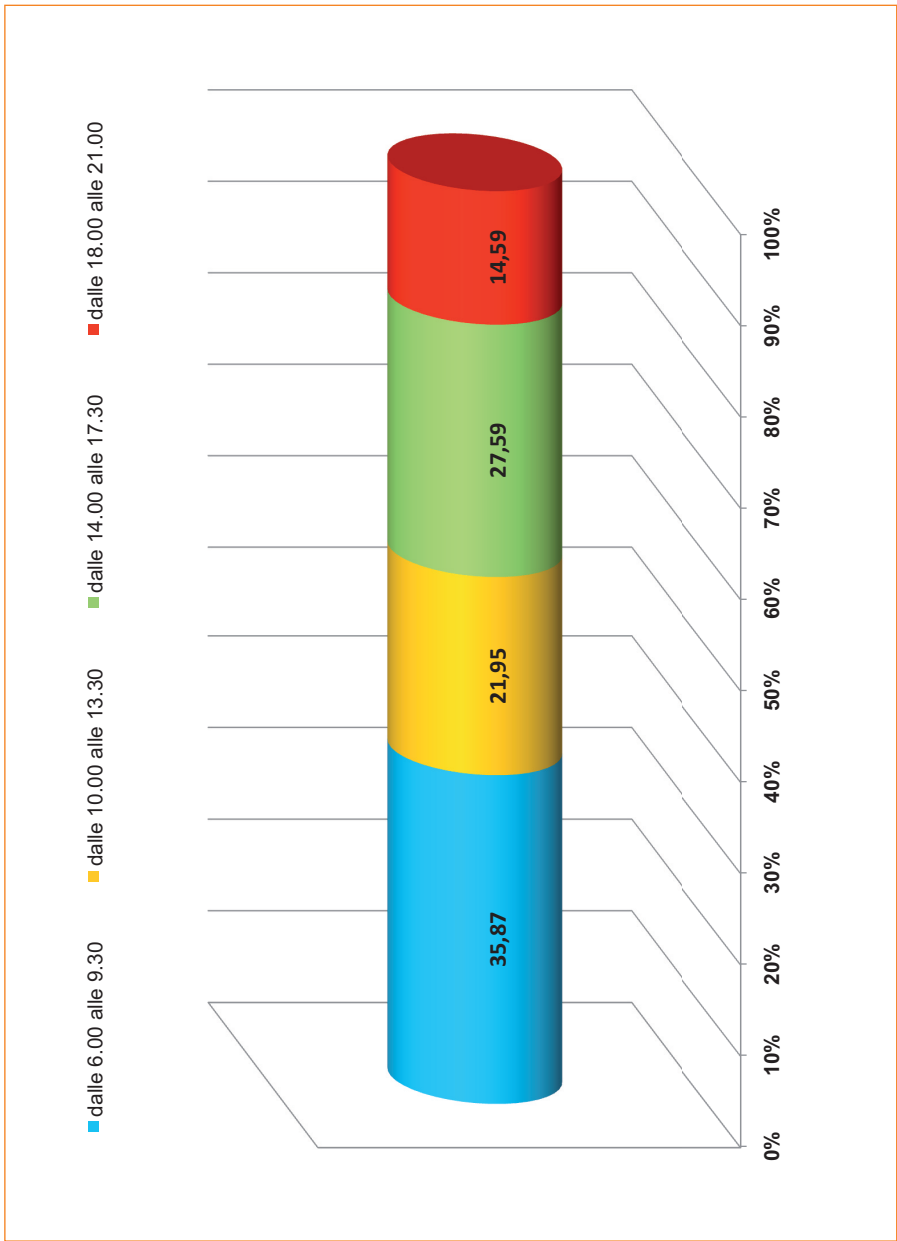
Il grafico in figura rappresenta le fasce orarie in cui è consentito o meno l'accesso ai veicoli commerciali nelle zone a traffico limitato nei 50 Comuni. Il dato non è disponibile per i Comuni di Campobasso, L'Aquila e Reggio Calabria.

Con l'asterisco sono evidenziate le città in cui è presente più di una zona a traffico limitato per i veicoli commerciali, per semplicità di trattazione sono state riportate le fasce orarie più caratteristiche o la fascia oraria comune a tutte le zone regolamentate. In 13 Comuni l'accesso nelle zone a traffico limitato da parte di veicoli commerciali è consentito lungo tutto l'arco della giornata a patto di rispettare specifiche condizioni di accreditamento. Nel Comune di Bari, l'accesso è consentito per solo un'ora al giorno.

A Vicenza la distribuzione urbana delle merci viene effettuata da un servizio obbligatorio in monopolio. A Bergamo, Bologna, Cagliari, Ferrara, Messina, Milano, Monza, Palermo, Parma e Verona l'accesso nelle zone a traffico limitato da parte di veicoli commerciali è possibile lungo tutto l'arco della giornata a patto di rispettare specifiche condizioni di accreditamento (es. requisiti tecnici, procedurali, fiscali).



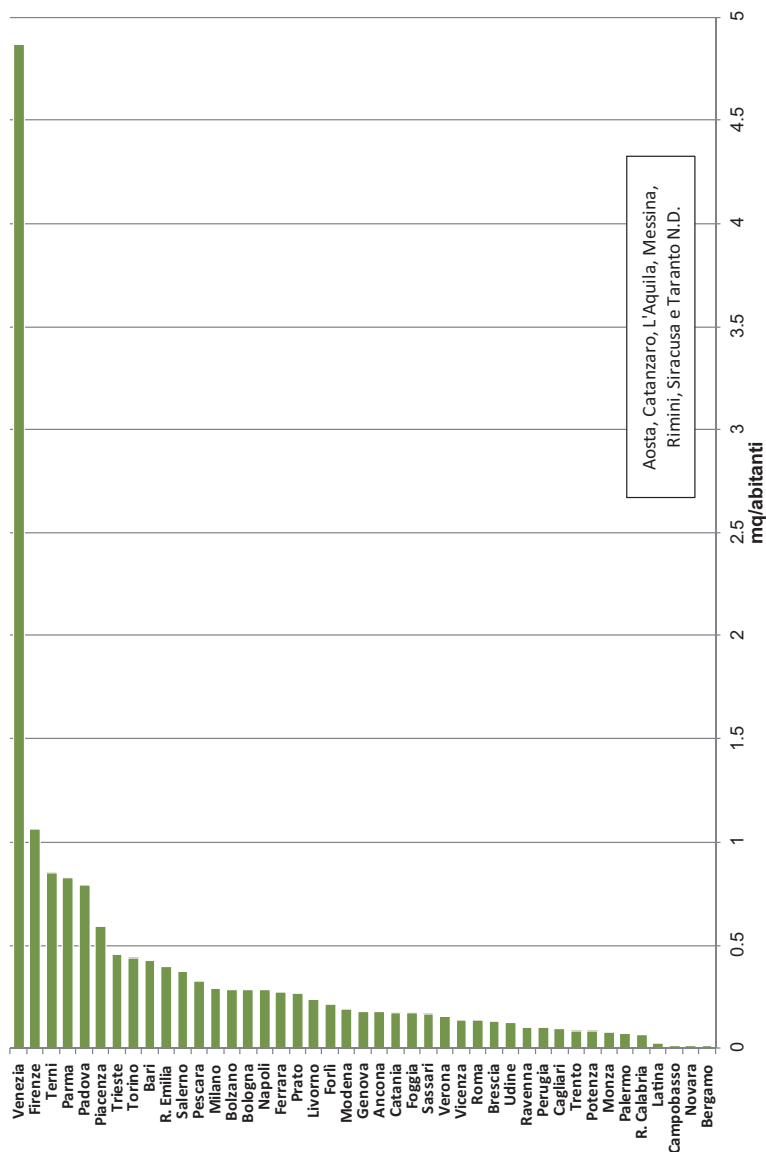
Fig. 18: Zone a traffico limitato per i veicoli commerciali - Distribuzione per fasce orarie (Elaborazione Euromobility su dati FIT Consulting)



Nella maggior parte dei Comuni, l'accesso dei veicoli commerciali è limitato alle fasce orarie comprese tra le 6.30 e le 9.30 e tra le 14.00 e le 17.30, fasce che corrispondono agli orari di apertura di negozi e di uffici, principali destinatari di merci o plichi postali. Si segnala un aumento delle fasce di accessibilità legate alle nuove necessità del commercio e dei sistemi di approvvigionamento basati sul cosiddetto Just in Time.

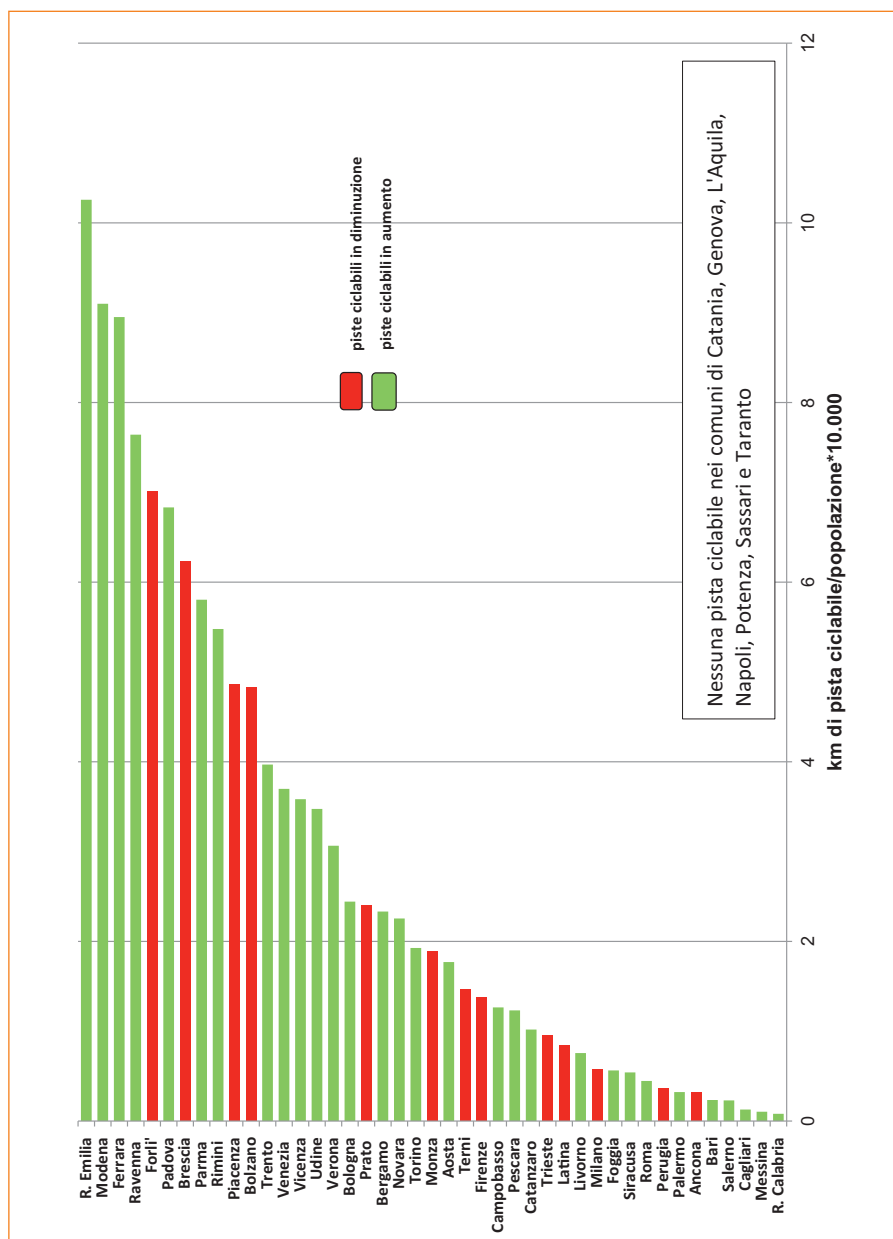
Fig. 19: Estensione dell'Area Pedonale Urbana

(Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)



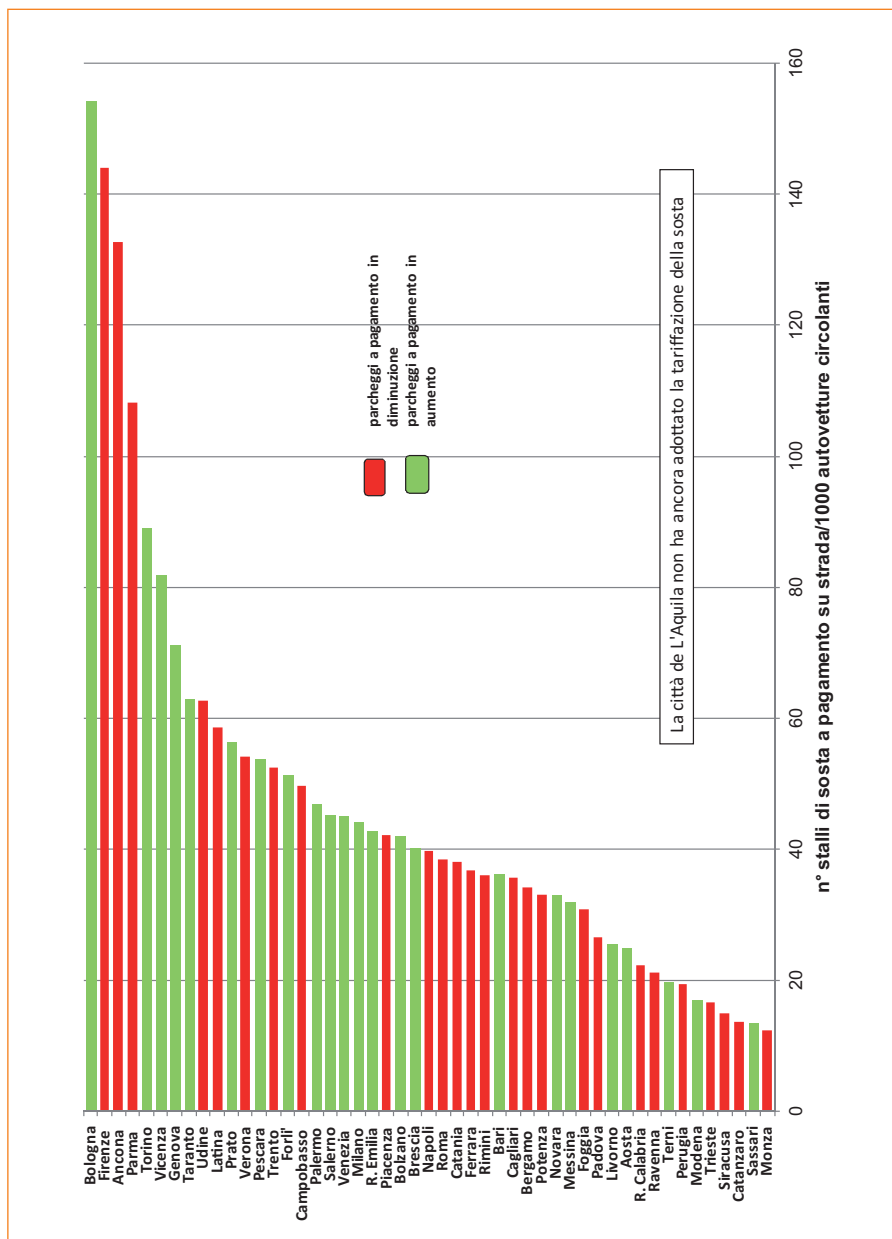
L'indicatore rappresentato nel grafico in figura, definisce i metri quadrati di area pedonale a disposizione di ogni cittadino (mq/ab). Ad esclusione del Comune di Venezia, che offre 4,87 mq/ab di APU e del Comune di Firenze che ne offre 1,07 mq/ab, tutte le altre città monitorate dall'Osservatorio offrono meno di un metro quadro di area pedonale per ogni abitante: tra queste, le città con la disponibilità di area pedonale maggiore sono il Comune di Terni (0,85 mq/ab) e il Comune di Parma (0,83 mq/ab). Le città con la disponibilità minore sono il Comune di Bergamo, Novara e Campobasso con meno di (0,02 mq/ab). Il dato non è disponibile per i Comuni di Aosta, Catanzaro, L'Aquila, Messina, Rimini, Siracusa e Taranto.

Fig. 20: Estensione piste ciclabili



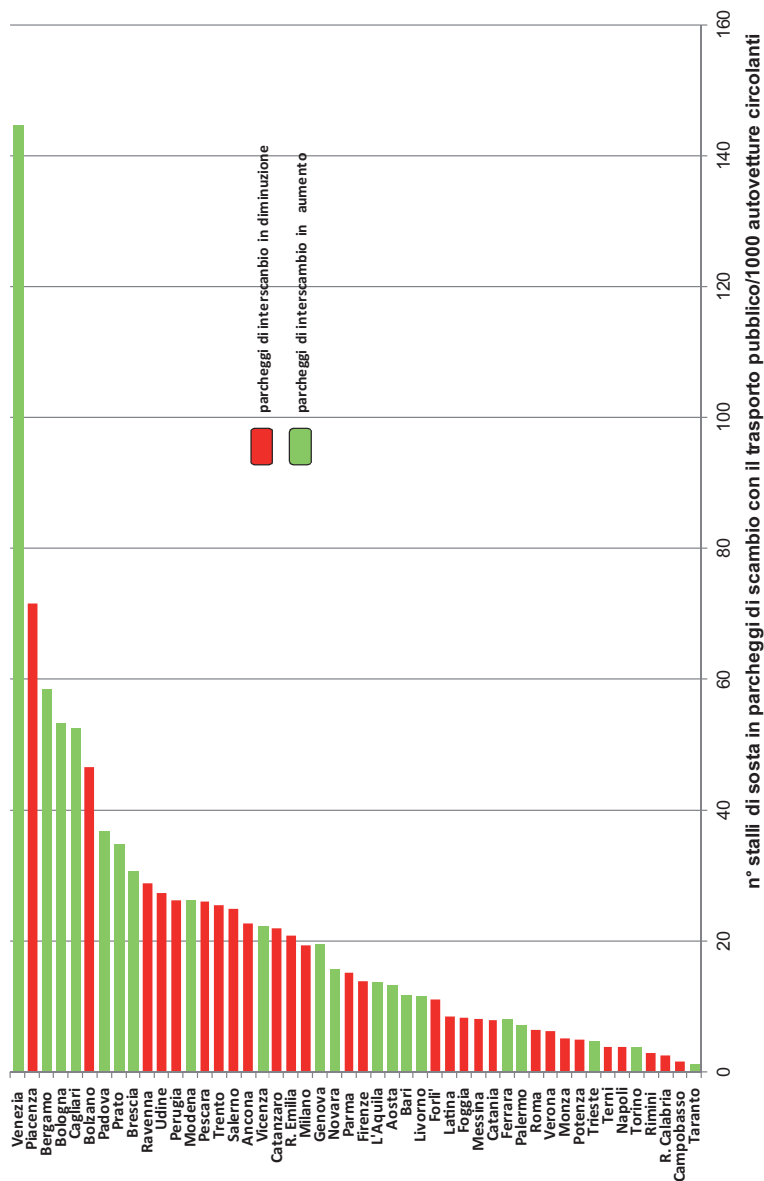
L'indicatore rappresentato nel grafico in figura, definisce i Km ogni 10.000 abitanti di piste ciclabili. Il comune con il maggior numero di Km ogni 10.000 abitanti si conferma Reggio Emilia (10,26), mentre Catania, Genova, L'Aquila, Napoli, Potenza, Sassari e Taranto, non hanno piste ciclabili. In 12 città su 50, il numero di Km di pista ciclabile ogni 10.000 abitanti è diminuito rispetto al 2009 in quanto all'aumento della popolazione non è corrisposto un aumento dei Km di pista ciclabile. Nei Comuni di Firenze e Monza, invece, il numero di Km di piste ciclabili è diminuito. Dal 2010, i cittadini del Comune di Siracusa hanno a disposizione 0,54 Km di piste ciclabili ogni 10.000 abitanti.

Fig. 21: Numero parcheggi a pagamento
(Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)



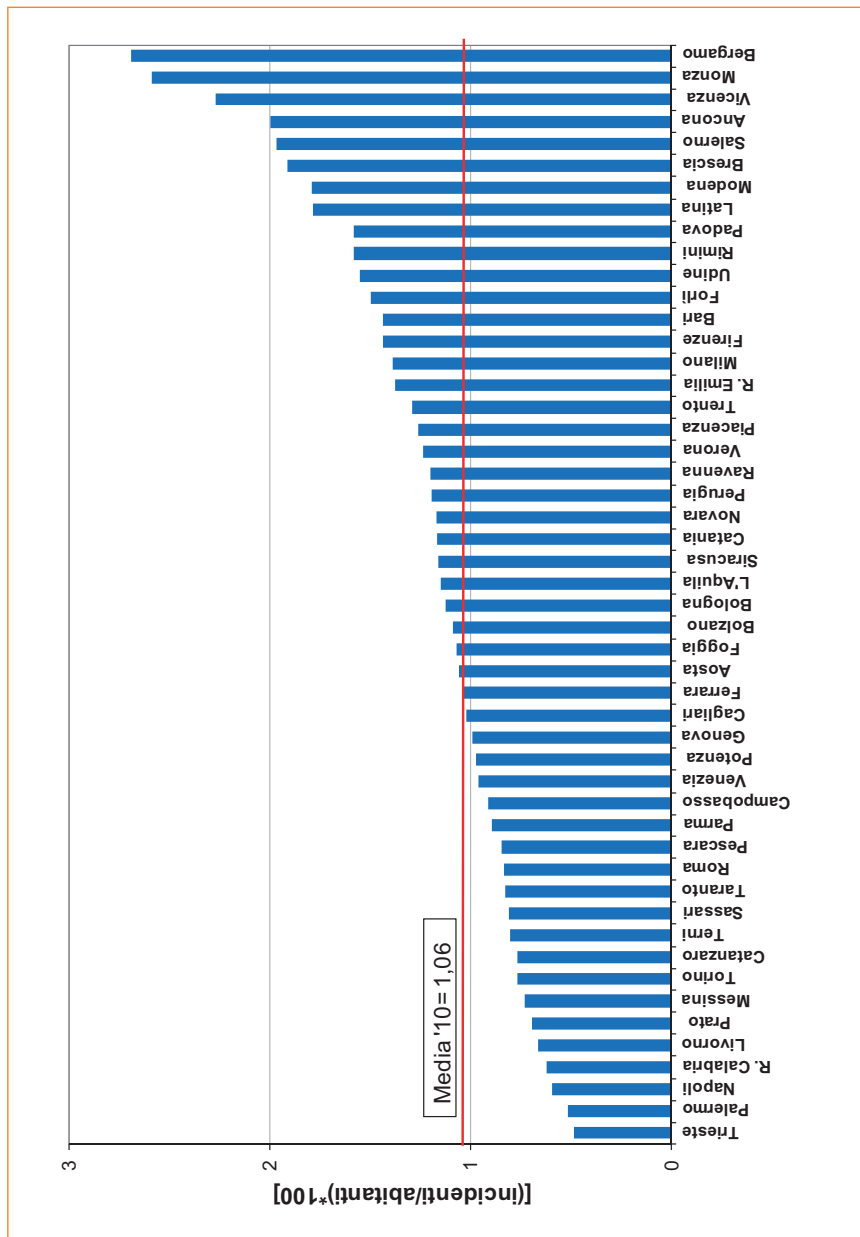
L'indicatore rappresentato nel grafico in figura, definisce il numero di stalli di sosta a pagamento su strada ogni 1.000 autovetture circolanti. Il Comune di Bologna è quello con il maggior numero di parcheggi a pagamento, pari a 154 parcheggi ogni 1.000 autovetture, cui segue il Comune di Firenze (144 parcheggi su strada ogni 1.000 autovetture circolanti). I Comuni con il minor numero di parcheggi a pagamento sono Monza, Sassari, Catanzaro, Siracusa, Trieste, Modena, Perugia e Terni con meno di 20 parcheggi su strada ogni 1.000 autovetture. Nella città di L'Aquila non sono presenti parcheggi a pagamento. Rispetto al 2009, il numero di stalli di sosta a pagamento su strada ogni mille autovetture circolanti è aumentato in 23 Comuni.

Fig. 22: Numero parcheggi di interscambio
(Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)



L'indicatore rappresentato nel grafico in figura, definisce il numero di stalli di sosta in parcheggi di scambio con il trasporto pubblico ogni 1.000 autovetture circolanti. Con i suoi 145 stalli di interscambio ogni 1.000 autovetture circolanti, Venezia guida la classifica delle città più virtuose, seguita da Piacenza con soltanto 72 stalli. Ben 18 Comuni sono al di sotto di 10 stalli in parcheggi di interscambio ogni 1.000 autovetture. I Comuni con il minor numero di stalli di interscambio sono Campobasso e Taranto con meno di 2 stalli ogni 1.000 autovetture circolanti. Rispetto al 2009, nel 2010 il numero di stalli in parcheggi di scambio con il trasporto pubblico ogni 1.000 autovetture circolanti è aumentato in 20 Comuni. Nel 2010, gli stalli in parcheggi di scambio con il trasporto pubblico sono stati introdotti nella città di L'Aquila. A Sassari e Siracusa, invece, non sono ancora presenti parcheggi di scambio con il trasporto pubblico.

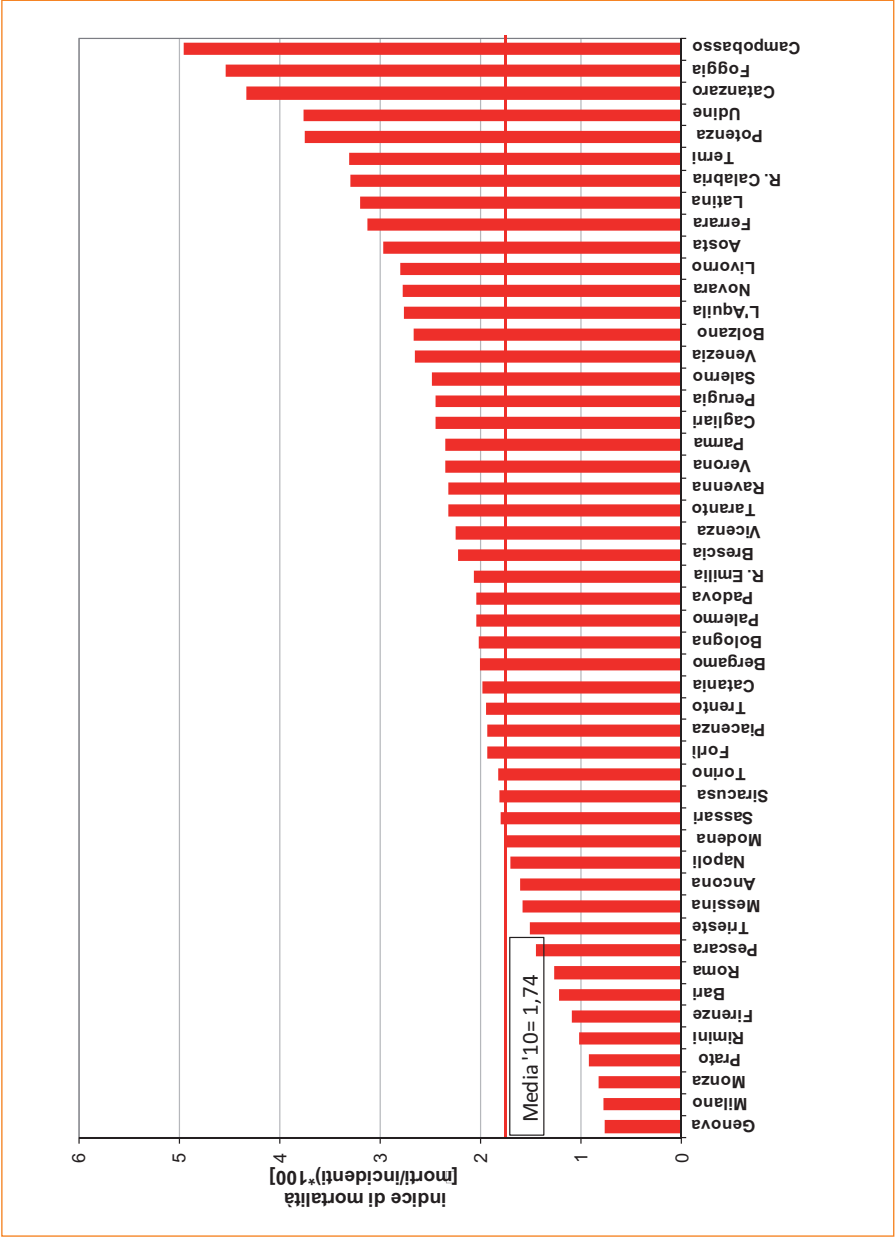
Fig. 23: Indice di incidentalità
(Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)



L'indicatore presentato nel grafico in figura è relativo all'indice di incidentalità stradale espresso come numero di incidenti stradali che si verificano in un anno rapportato alla popolazione media (nel grafico l'indicatore è calcolato ogni 100 abitanti).

Il tasso di incidentalità più elevato si è registrato a Bergamo (2,69), seguita da Monza (2,58) e Vicenza (2,27). I valori più bassi, invece, si registrano a Trieste (0,48), Palermo (0,52) e Napoli (0,59).

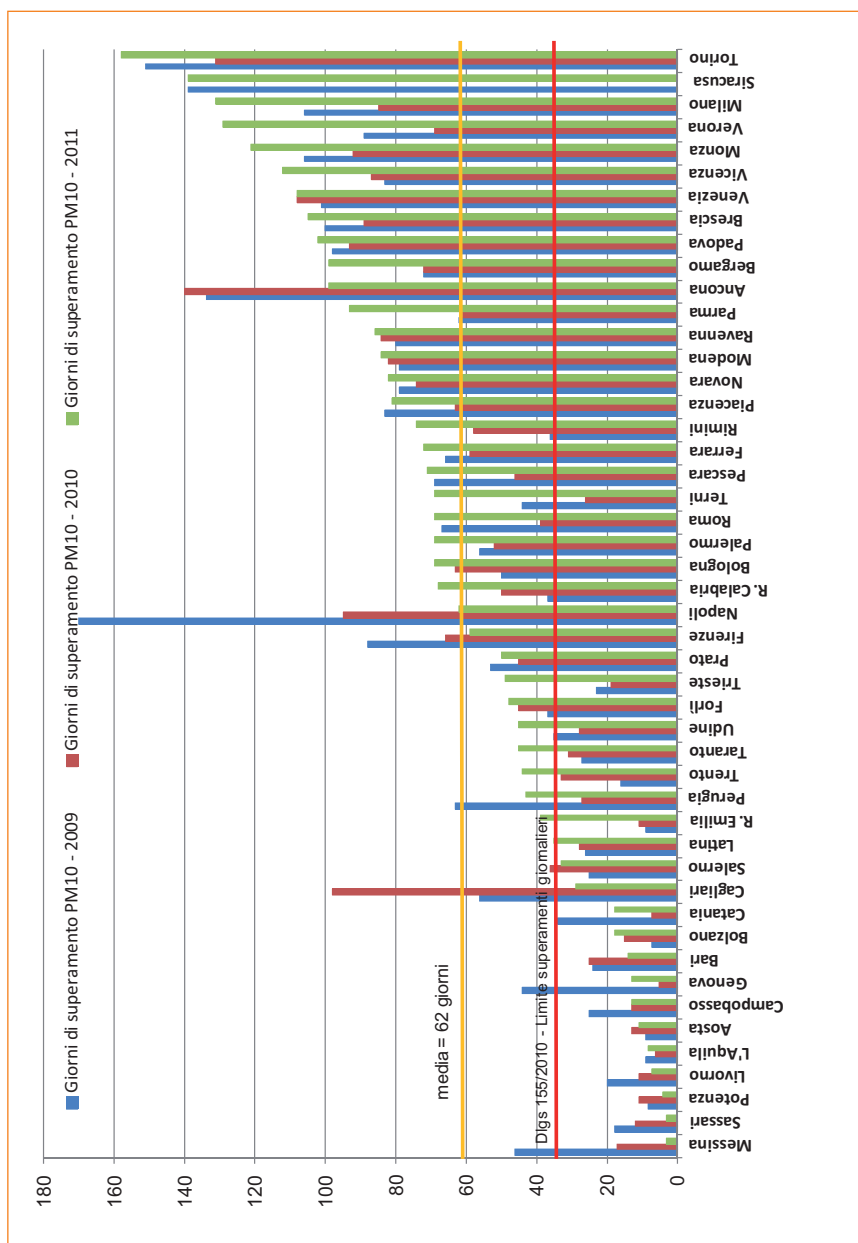
Fig. 24: Indice di mortalità
(Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)



L'indicatore presentato nel grafico in figura è relativo all'indice di mortalità stradale espresso come percentuale di incidenti stradali mortali sul totale degli incidenti stradali, ovvero la percentuale degli incidenti stradali che hanno portato al decesso di almeno una delle persone coinvolte. Il tasso di mortalità più elevato si è registrato a Campobasso (4,96) seguita da Foggia (4,53) e Catanzaro (4,33). Le città in cui si registrano i valori più bassi, invece, sono Genova (0,76), Milano (0,77) e Monza (0,82).

Fig. 25: Trend del numero dei giorni di superamento di PM₁₀

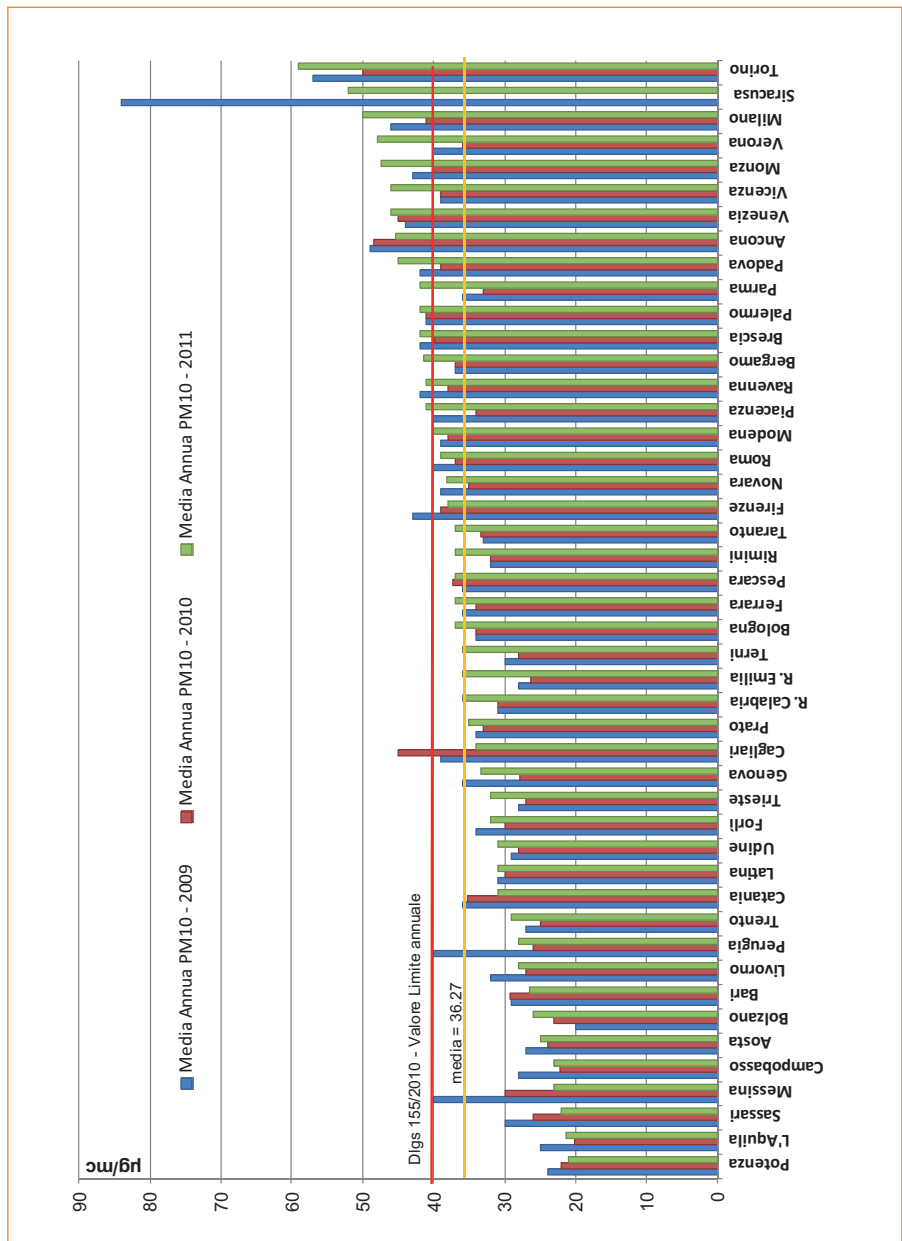
(Elaborazione Euromobility su dati Arpa Regionali)



I valori riportati per ogni città sono quelli relativi alla stazione di monitoraggio con i dati più critici. Nel 2011 si sono registrati in totale 2.983 superamenti, numero in aumento rispetto al precedente anno (2.420). Soltanto 13 Comuni hanno registrato un numero di superamenti al di sotto dei 35 giorni consentiti.

Il Comune di Torino ha registrato il maggior numero di giorni di superamento per un totale di 158. I Comuni di Messina e Sassari risultano essere i più virtuosi con soli 3 giorni di superamento seguiti dal Comune di Potenza con 4 giorni. I dati non sono disponibili per i Comuni di Foggia e Catanzaro.

Fig. 26: Trend del numero dei giorni di superamento di PM₁₀
(Elaborazione Euromobility su dati Arpa Regionali)

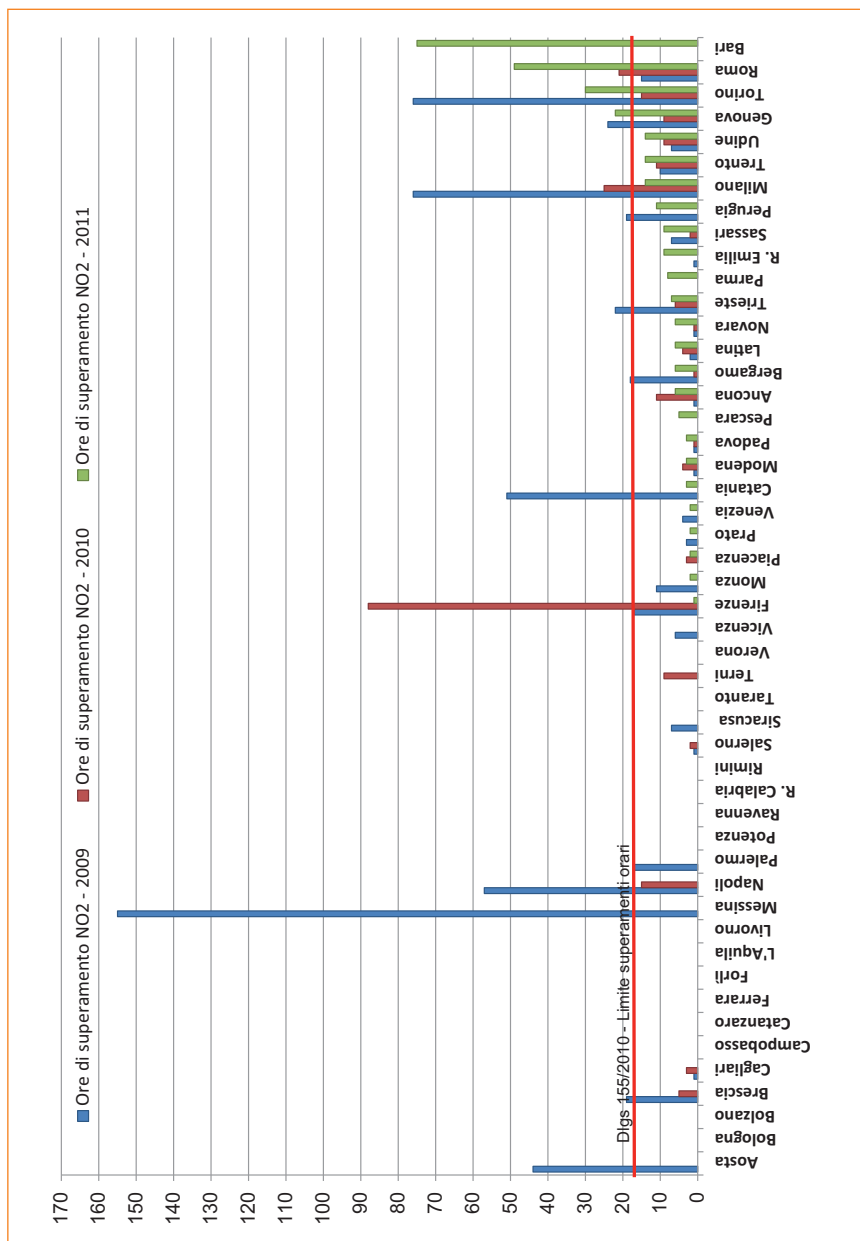


I valori riportati per ogni città sono quelli relativi alla stazione di monitoraggio con i dati più critici. Nel 2011 si sono registrati in totale 2.983 superamenti, numero in aumento rispetto al precedente anno (2.420). Soltanto 13 Comuni hanno registrato un numero di superamenti al di sotto dei 35 giorni consentiti.

Il Comune di Torino ha registrato il maggior numero di giorni di superamento per un totale di 158. I Comuni di Messina e Sassari risultano essere i più virtuosi con soli 3 giorni di superamento seguiti dal Comune di Potenza con 4 giorni. I dati non sono disponibili per i Comuni di Foggia e Catanzaro.

Fig. 27: Trend del valore medio annuo di concentrazione di PM₁₀

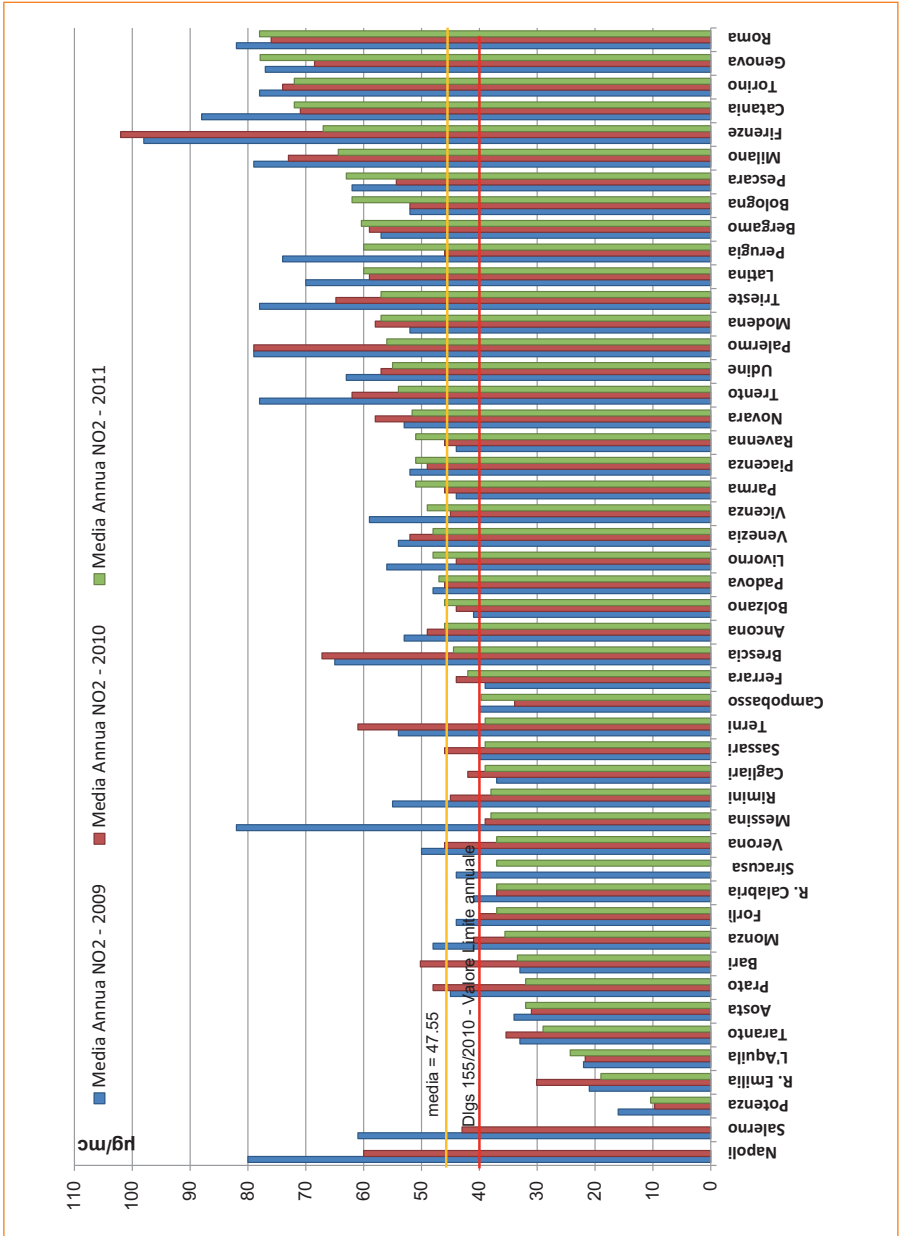
(Elaborazione Euromobility su dati Arpa Regionali)



I valori riportati per ogni città sono quelli relativi alla stazione di monitoraggio con i dati più critici. Nel 2011 si è assistito ad un peggioramento della qualità dell'aria rispetto al precedente anno. Soltanto 9 Comuni hanno registrato una concentrazione inferiore a quella registrata nel 2010. Tuttavia, ben 30 Comuni hanno fatto registrare una media annuale inferiore al limite imposto dei 40 µg/m³ (nel 2008, erano 30; nel 2009, 36; nel 2010, 40). Il Comune di Torino si conferma quello in maggiore difficoltà con 59 µg/m³ di media annuale di PM₁₀. La media più bassa si è registrata nel Comune di Potenza (21,01 µg/m³). I dati non sono disponibili per i Comuni di Napoli, Catanzaro, Foggia e Salerno.

Fig. 28: Trend del valore medio annuo di concentrazione NO₂

(Elaborazione Euromobility su dati Arpa Regionali)



I valori riportati per ogni città sono quelli relativi alla stazione di monitoraggio con i dati più critici. Il valore medio annuo di concentrazione di NO₂ consentito nel 2011 dalla normativa è pari a 40 µg/m³; in tutto sono 18 i Comuni che si sono mantenuti sotto tale media. La città con la media più bassa risulta essere il Comune di Potenza con 10 µg/m³. Il Comune che ha registrato la media annuale peggiore è quello di Roma con 78 µg/m³. I dati non sono disponibili per i Comuni di Napoli, Catanzaro, Foggia e Salerno.

Fig 29: II Mobility Management

(Fonte: Euromobility)

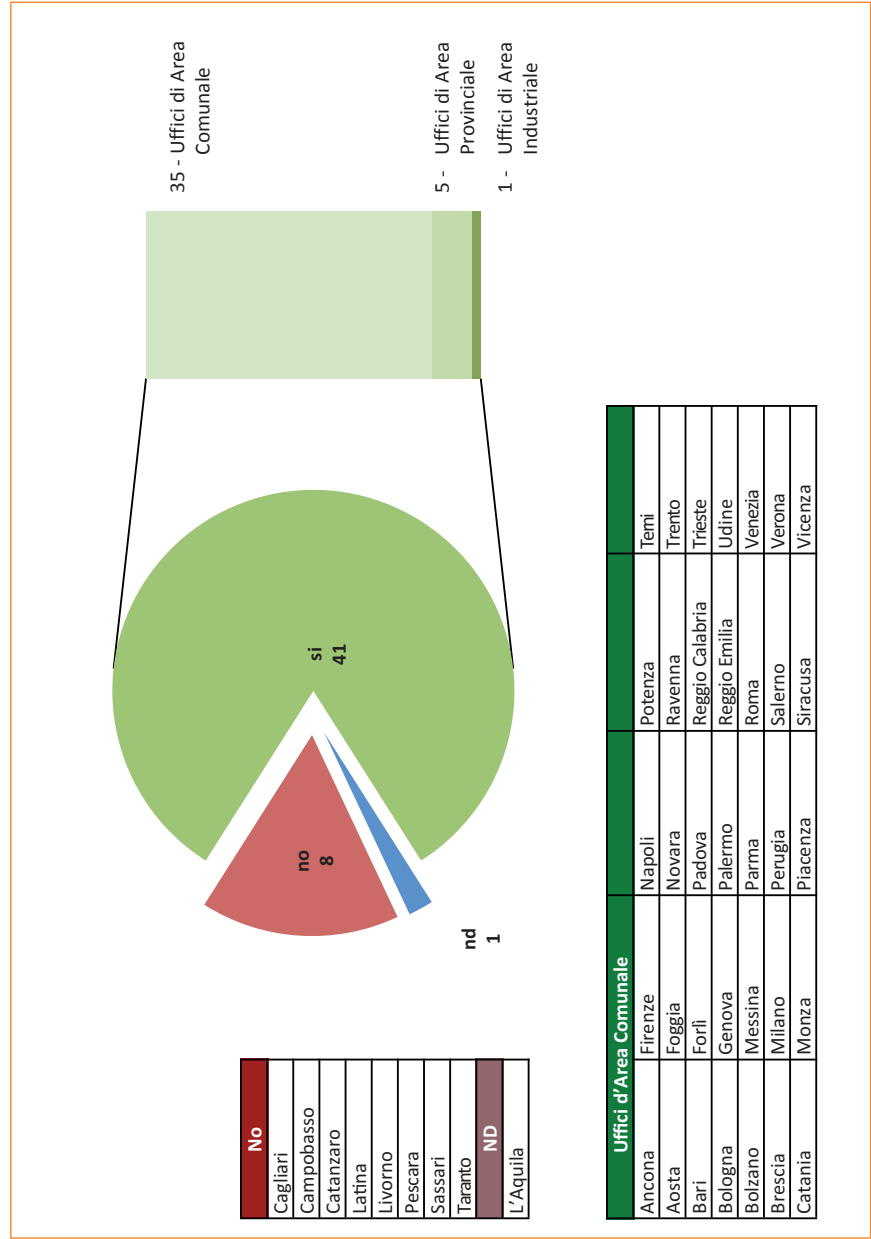
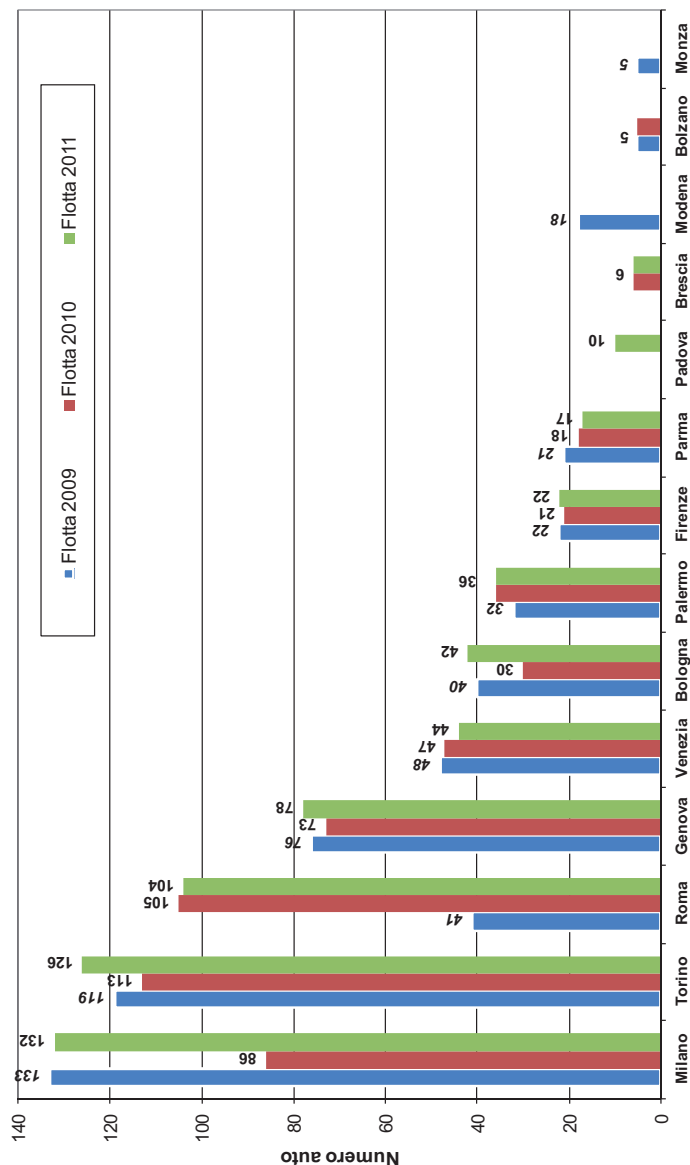


Fig. 30: Car Sharing - auto in flotta

(Elaborazione Euromobility su dati ICS – Iniziativa Car Sharing, Bolzano Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)



Dopo l'arresto dell'ultimo anno, il servizio di Car Sharing torna a crescere con un incremento di auto in flotta del 12,4%, fatto determinato sia dalla revisione del servizio nel Comune di Milano, che torna a 132 automobili in condivisione dalle 86 dello scorso anno, sia dal Comune di Torino che ha raggiunto le 126 autovetture. Nel 2011, il servizio di Car Sharing è stato introdotto nel Comune di Padova (10 automobili) mentre è stato interrotto nel Comune di Bolzano.

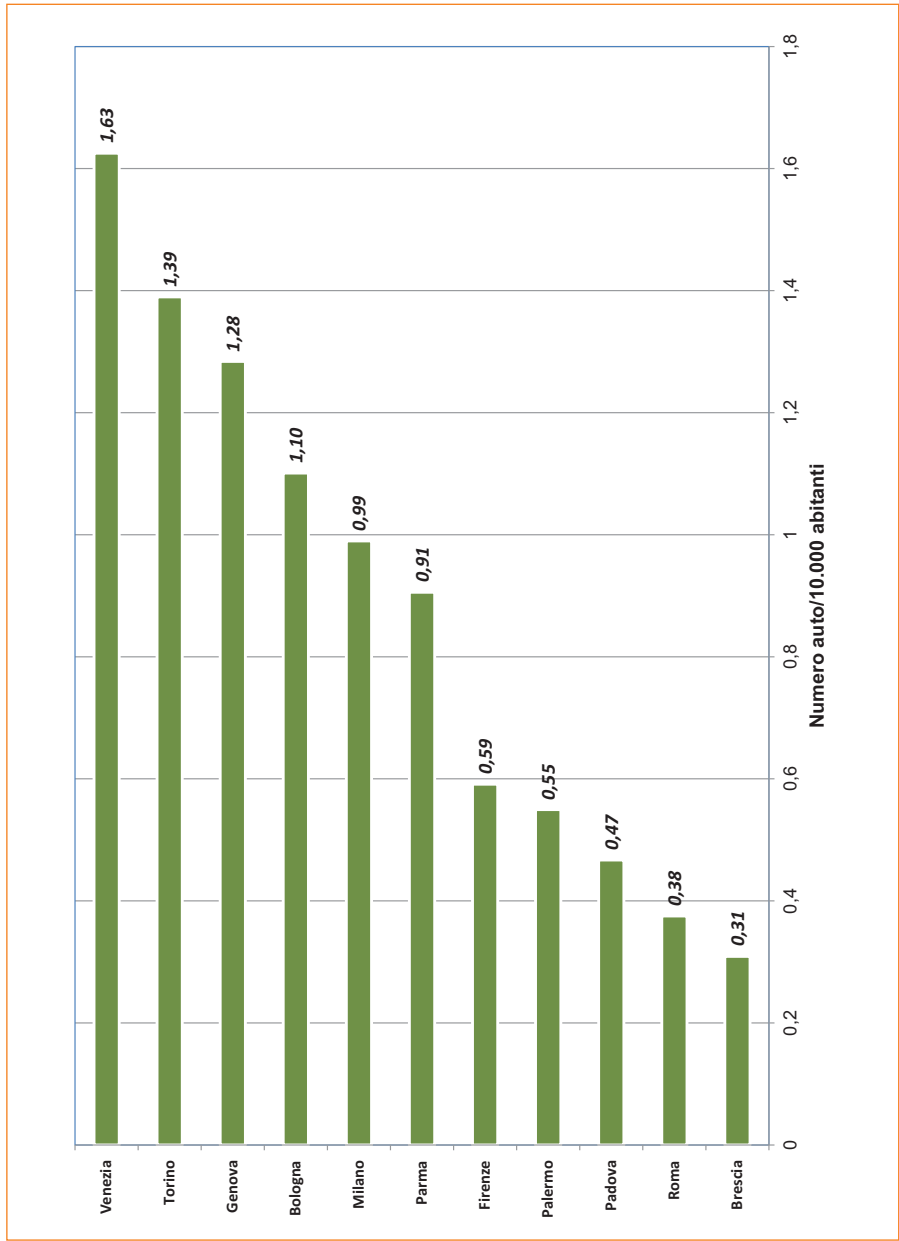
Fig 31: Car Sharing - utenti

(Elaborazione Euromobility su dati ICS - Iniziativa Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)



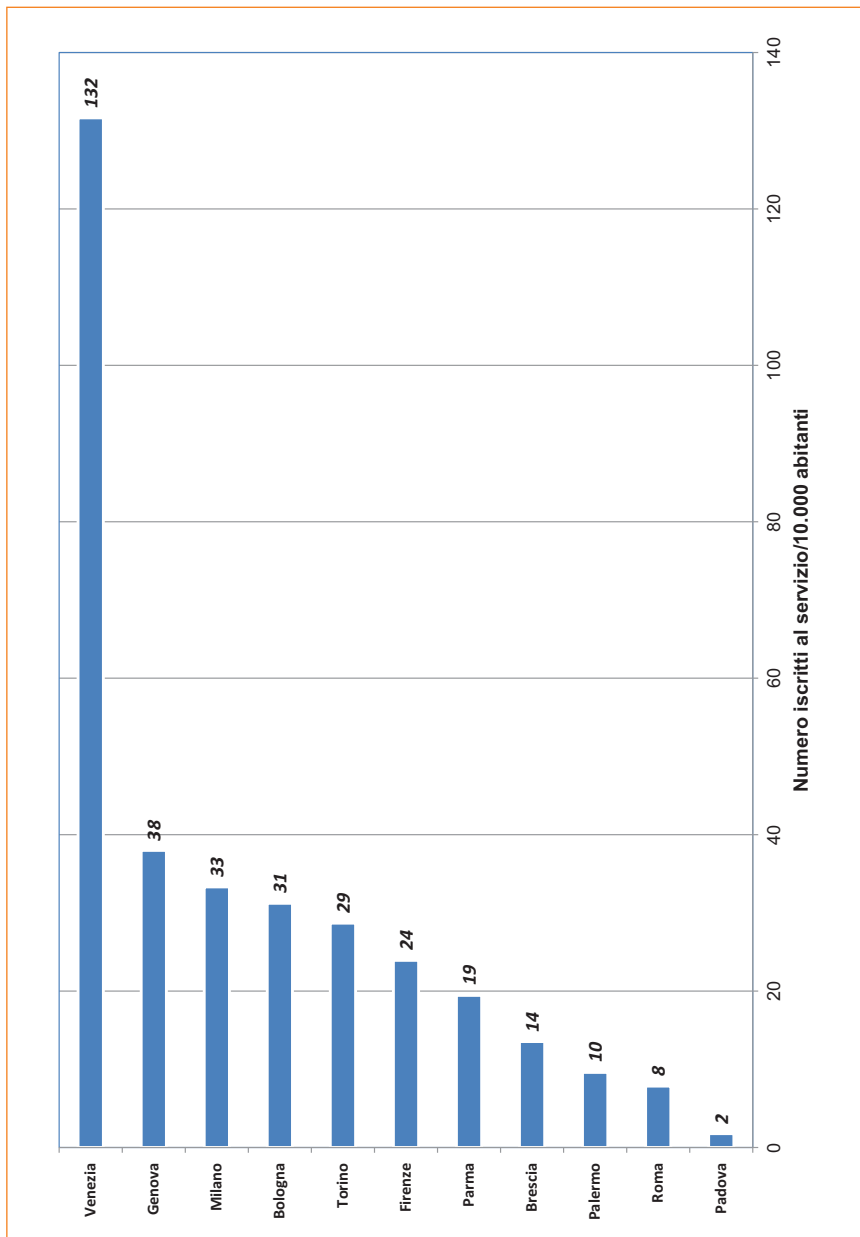
Anche sul fronte degli utenti del Car Sharing si torna a crescere: nel 2011, il numero di utenti è aumentato in tutti i Comuni, ad eccezione dei Comuni di Parma e Firenze, dove è invece diminuito. Complessivamente, il numero di utenti nel 2011 è aumentato del 16,20% rispetto al 2010. Il Comune di Milano, che a seguito della ristrutturazione del servizio nel 2010 aveva perso più di 1.200 utenti, nel 2011 riesce a recuperarli tutti, superando il numero di iscritti del 2009 e attestandosi come Comune con maggior numero di iscritti (4.443). Seguono per numero di iscritti, il Comune di Venezia (3.564) e il Comune di Torino (2.600). Il Comune di Brescia, partito nel 2010 con 66 utenti, dopo un anno raggiunge quota 243.

Fig. 32: Car Sharing - rapporto auto su popolazione
 (Elaborazione Euromobility su dati ICS – Iniziativa Car Sharing, Bolzano Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)



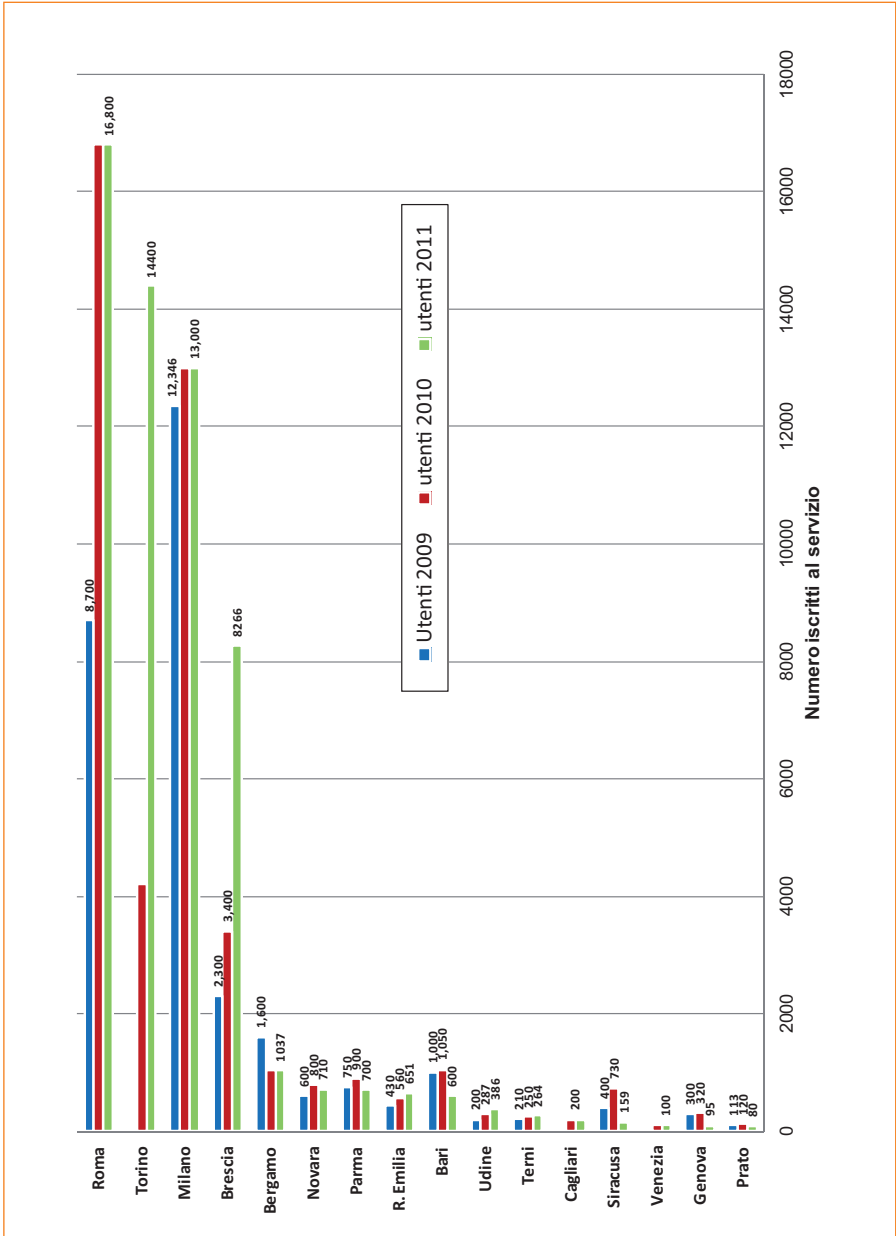
Il grafico in figura rappresenta l'indicatore relativo alla disponibilità di veicoli in Car Sharing rispetto alla popolazione comunale residente (auto disponibili ogni 10.000 abitanti). Anche per il 2011 si conferma il Comune di Venezia quello con il maggior numero di automobili disponibili (1,63 auto ogni 10.000 abitanti). Seguono il Comune di Torino (1,39), il Comune di Genova (1,28) e il Comune di Bologna (1,10); il resto delle città presenta una disponibilità inferiore a un veicolo ogni 10.000 abitanti.

Fig. 33: Car Sharing - rapporto utenti su popolazione
 (Elaborazione Euromobility su dati ICS - Iniziativa Car Sharing, Bolzano Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)



L'indicatore rappresentato in questo grafico indica il numero di utenti del Car Sharing ogni 10.000 abitanti. Anche in questo caso, come nei precedenti anni, il rapporto più alto, che svetta rispetto a tutte le altre città, è relativo al Comune di Venezia che conta 132 utenti ogni 10.000 abitanti. Il resto delle città monitorate presenta ancora valori inferiori ai 40 utenti ogni 10.000 abitanti, prima fra tutte è Genova con un rapporto utenti su popolazione pari a 38. Il rapporto più basso si registra nei Comuni di Palermo (10) e Roma (8). Il Comune di Padova, che ha avviato il servizio di Car Sharing nel 2011, registra un rapporto pari a 2.

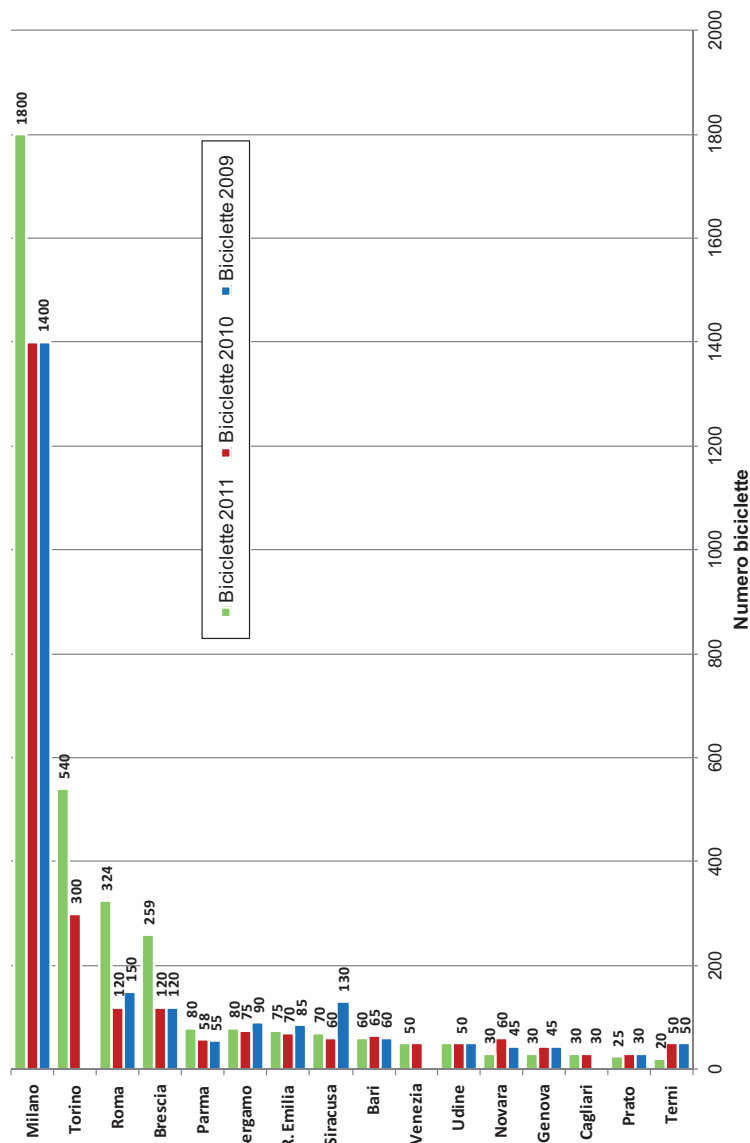
Fig. 34: Bike Sharing elettronico - utenti
(Elaborazione Euromobility su dati Bicincittà, BikeMi)



Nel 2011 il numero di utenti del Bike Sharing è aumentato del 31,14% rispetto al 2010. Per i Comuni di Roma, Cagliari e Venezia il dato è aggiornato al 2010. Il Comune di Torino, che ha inaugurato il servizio di Bike Sharing nel 2010 con 4.200 abbonati, nel 2011 ha raggiunto 14.400 utenti (10.200 utenti in più). Il Comune di Brescia passa dai 3.400 abbonati del 2010 a 8.266 iscritti nel 2011. Il Comune di Milano, invece, conferma i suoi iscritti attestandosi a quota 13.000. A perdere iscritti, invece, sono i Comuni di Bari (600 utenti in meno), Genova (225 utenti in meno), Parma (200 utenti in meno), Prato (40 utenti in meno), Novara (90 utenti in meno) e Siracusa (571 utenti in meno).

Fig. 35: Bike Sharing elettronico - biciclette

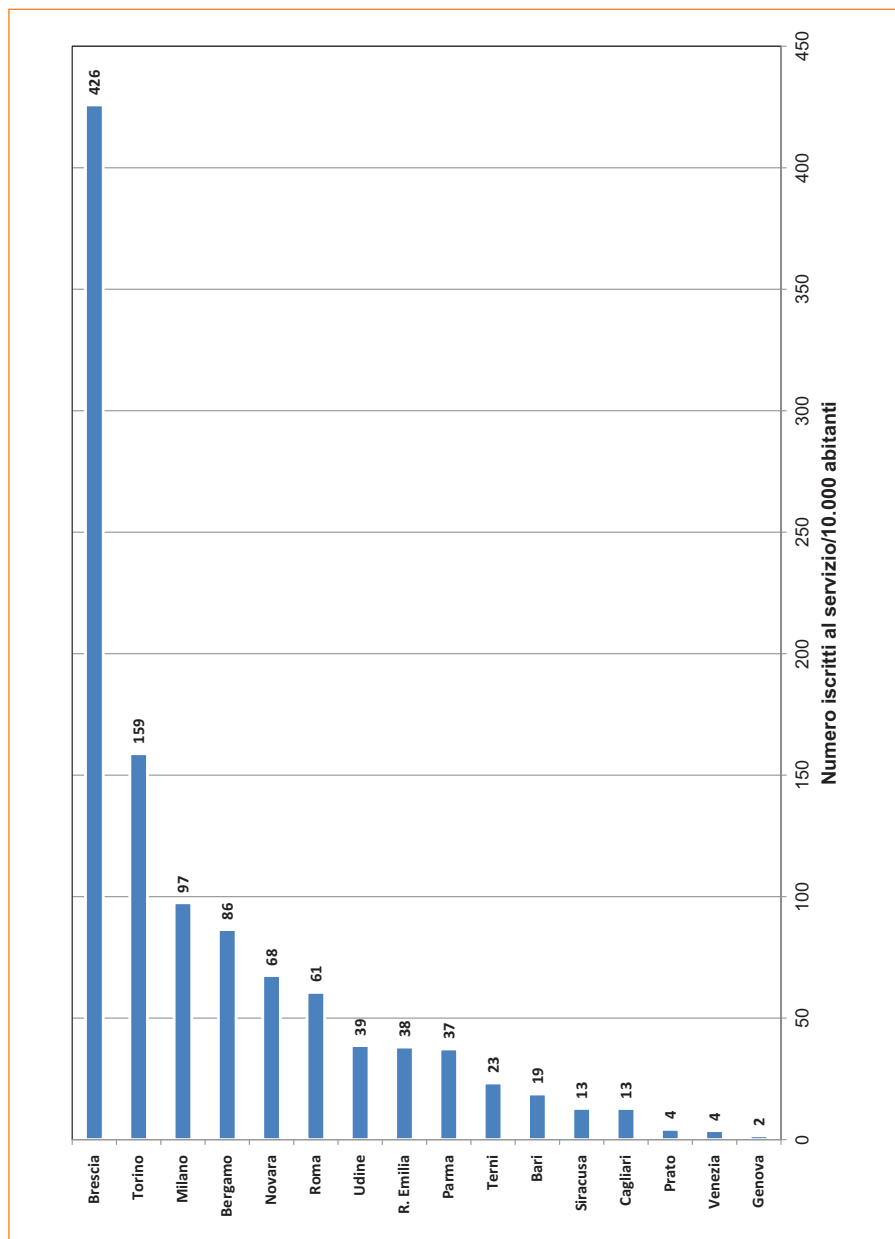
(Elaborazione Euromobility su dati Bicincittà, BikeMi)



Nel 2011 il sistema di Bike Sharing è stato potenziato con un incremento del numero di biciclette pari al 32,23% rispetto al 2010. Per i Comuni di Cagliari e Venezia il dato è aggiornato al 2010. Il Comune di Milano si conferma la città con il maggior numero di biciclette a disposizione (1.800), seguita dal Comune di Torino con 540 biciclette (300 nel 2010, anno di attivazione del servizio). Il Comune di Brescia passa dalle 120 biciclette del 2010 a 259 nel 2011. Quattro Comuni vedono diminuire la propria flotta (Bari, Genova, Prato e Terni).

Fig. 36: Bike Sharing elettronico - rapporto utenti su popolazione

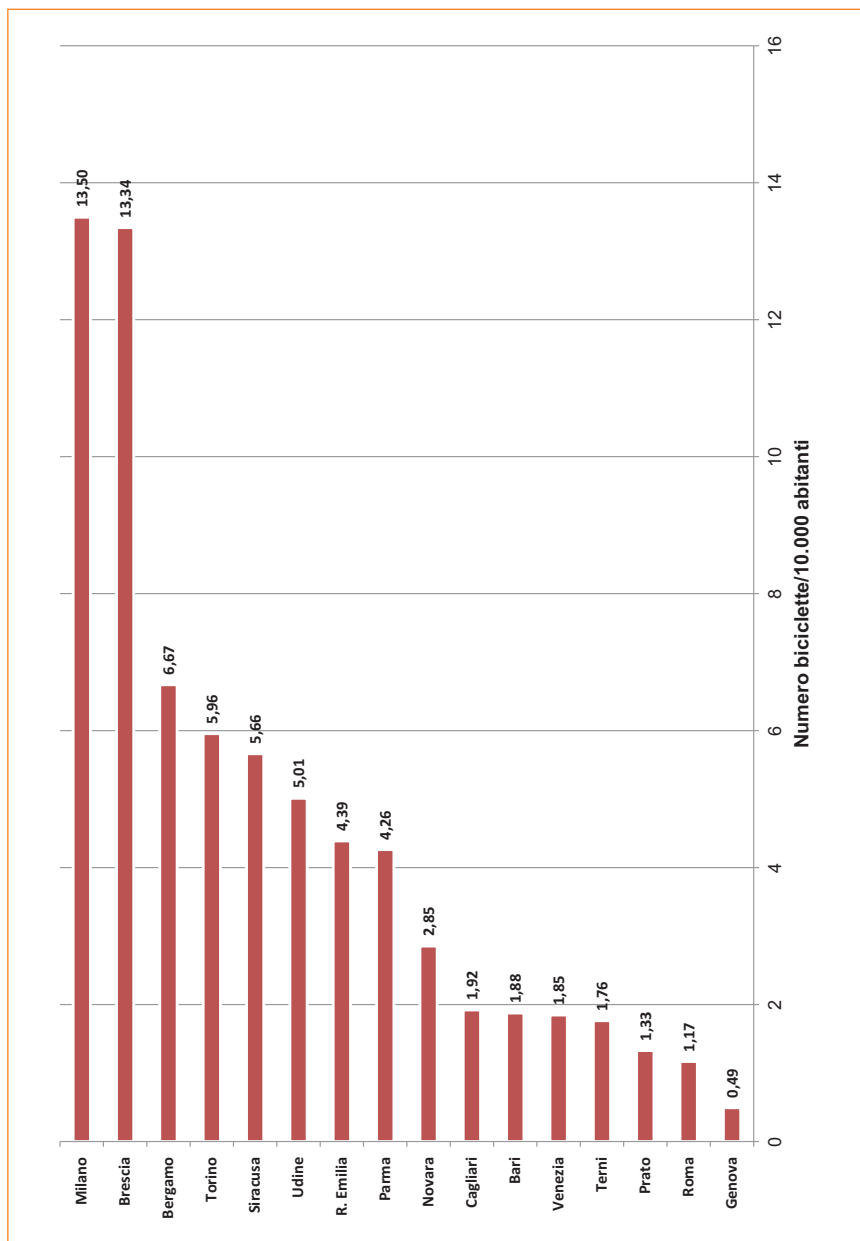
(Elaborazione Euromobility su dati Bicincittà, BikeMi)



Il grafico in figura rappresenta il numero di utenti del Bike Sharing ogni 10.000 abitanti. Il rapporto più alto si registra nuovamente nel Comune di Brescia che conta 426 utenti ogni 10.000 abitanti, seguono il Comune di Torino con 159 utenti/10.000 abitanti e il Comune di Milano con un rapporto pari a 97 utenti ogni 10.000 abitanti. Il Comune con il valore più basso è il Comune di Genova che conta 2 utenti del Bike Sharing ogni 10.000 abitanti. Per i Comuni di Roma, Cagliari e Venezia il dato è aggiornato al 2010.

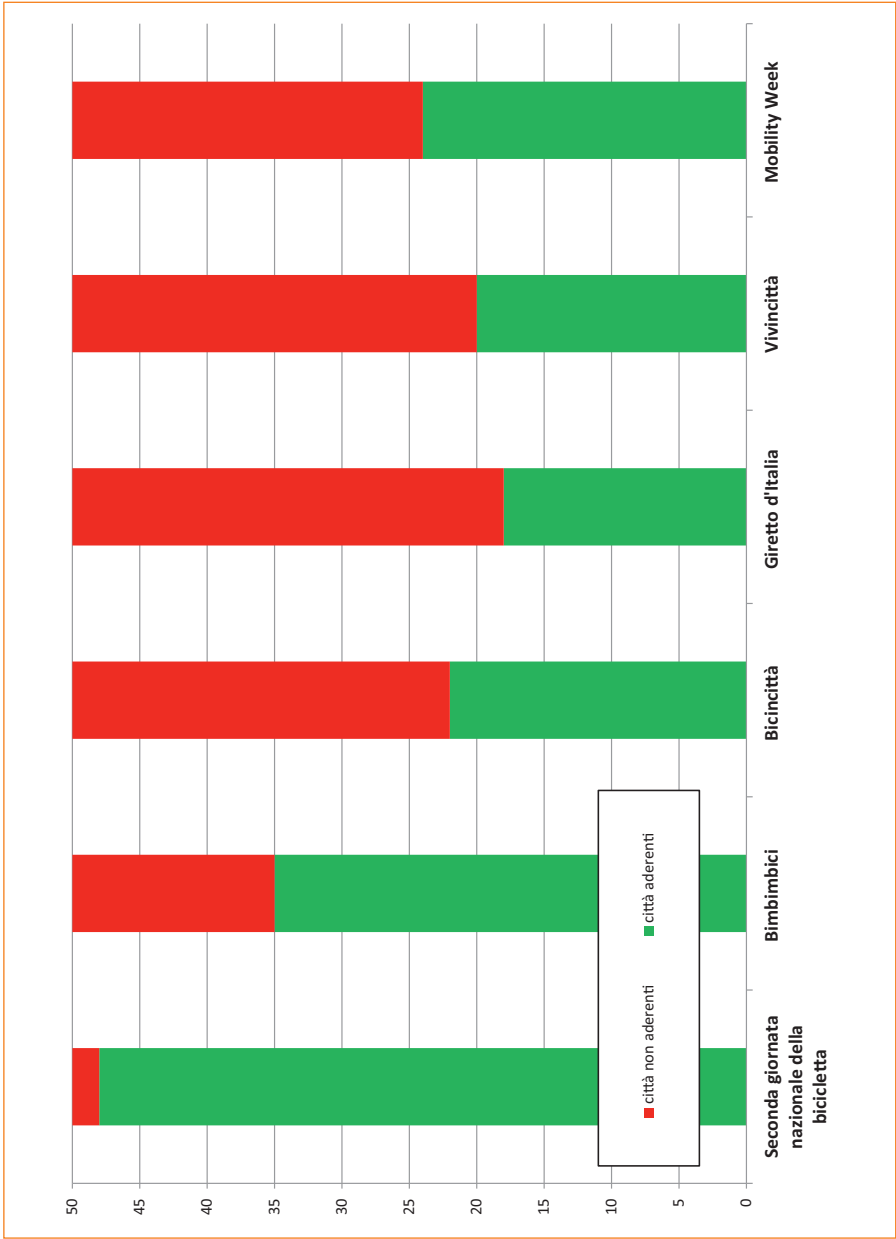
Fig. 37: Bike Sharing elettronico - rapporto biciclette su popolazione

(Elaborazione Euromobility su dati Bicincittà, BikeMi)



L'indicatore presentato in questo grafico si riferisce alla disponibilità di biciclette in Bike Sharing rispetto alla popolazione comunale residente (biciclette disponibili ogni 10.000 abitanti). Il rapporto più alto si conferma nel Comune di Milano dove la disponibilità è pari a 13,50 biciclette in Bike Sharing ogni 10.000 abitanti, seguono il Comune di Brescia con un rapporto pari a 13,34 e il Comune di Bergamo con 6,67. La disponibilità più scarsa si verifica nel Comune di Genova, dove è inferiore all'unità (0,49 biciclette in Bike Sharing ogni 10.000 abitanti). Per i Comuni di Cagliari e Venezia il dato è aggiornato al 2010.

Fig. 38: Iniziative ed eventi
(Elaborazione Euromobility su dati UISP, MATTM, Mobilityweek.eu)



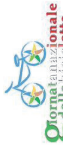
Tra gli eventi dedicati alla promozione della mobilità sostenibile, le principali iniziative con diffusione nazionale sono: la “Giornata nazionale della Bicicletta”, promossa dal Ministero dell’Ambiente in collaborazione con Anci e Ancra; gli eventi della FIAB “Bimbinbici” e della UISP “Bicincittà” che, in occasione della giornata Nazionale della Bicicletta, organizzano passeggiate non competitive in bicicletta; la manifestazione podistica internazionale “Vivincittà” della UISP, incentrata sui temi ambientali e su un forte impegno sociale e civile, la “Settimana Europea della Mobilità”, presentata dalla Commissione Europea nel Piano d’Azione sulla Mobilità Urbana come una delle campagne dedicata alla creazione di una nuova cultura per la mobilità urbana, e a partire dal 2011 il “Giretto d’Italia”, una gara tra le città italiane impegnate per favorire la mobilità ciclabile urbana, organizzata dai Comuni in collaborazione con Legambiente, FIAB e Città in Bici. Dei Comuni monitorati, 48 hanno aderito alla Prima Giornata Nazionale della Bicicletta, 35 a Bimbinbici, 22 a Bicincittà, 18 al Giretto d’Italia, 20 a Vivincittà e 24 alla Settimana Europea della Mobilità.

(Elaborazione Euromobility su dati UISP, MATTM, Mobilityweek.eu)

Il grafico in figura illustra a quali eventi hanno aderito i Comuni monitorati. Si distinguono le città di Bari, Ferrara, Parma e Roma per aver aderito a tutte le principali iniziative a favore della mobilità sostenibile. I Comuni di Forlì e Catanzaro, invece, non hanno partecipato a nessuno dei 6 eventi. La maggior parte delle città monitorate ha aderito a 4 iniziative su 6.

Fig. 39b: Iniziative ed eventi

(Elaborazione Euromobility su dati UISP, MATTM, Mobilityweek.eu)

							totale eventi
Aosta	X		X		X		3
Bolzano	X			X	X		3
Prato	X	X	X				3
Sasari	X	X	X				3
Verona	X	X		X			3
Bergamo	X	X				X	3
Monza	X	X				X	3
Napoli	X	X				X	3
Novara	X	X				X	3
Campobasso	X		X				2
Foggia	X	X					2
Messina	X		X				2
Perugia	X				X		2
Piacenza	X	X					2
Potenza	X	X					2
R. Calabria	X						2
Salerno	X	X					2
Siracusa	X	X					2
Taranto	X		X				2
Terni	X		X				2
Ancona	X						1
Catania	X						1
L'Aquila	X						1
Catanzaro							0
Forlì							0



Conclusioni

Luci e ombre emergono da questo sesto Rapporto. Certamente negli ultimi anni abbiamo assistito ad un'evoluzione in positivo delle politiche per la mobilità sostenibile in molte città italiane soprattutto del Nord. È indiscutibile l'impegno di Torino, Milano, Bologna, Brescia e Parma insieme a new entry come Ancona e Prato. È altrettanto evidente come le città meridionali (ed alcune centrali) siano altresì in forte ritardo e mantengano performance di livello non propriamente europeo con tassi di motorizzazione privata nettamente superiori anche alla media italiana.

Si conferma la diffusione del bike sharing e una decisa ripresa del car sharing (per le città più grandi), mentre al contrario la diffusione di auto a basso impatto è troppo condizionata dalle ondivaghe politiche governative, indi per cui, nell'ultimo anno, in assenza di incentivi c'è stata una battuta d'arresto.

L'auspicio che può scaturire da questo 6° Rapporto è che si inneschi una sana competizione "campanilista" tra le città italiane e che quelle posizionate in basso prendano esempio dalle migliori.

Certamente questo non è sufficiente, pur di fronte alla buona volontà degli amministratori, se il Governo centrale non tornerà ad essere protagonista con politiche di incentivi/disincentivi come meritoriamente aveva iniziato a fare una quindicina di anni fa.

Più del 70% degli italiani vive in città e quindi la loro salute e la loro qualità della vita sono fortemente condizionate dai modelli di mobilità adottati, una buona quota dei nostri consumi energetici (più del 30%) ed il conseguente inquinamento atmosferico dipendono dal settore dei trasporti (soprattutto urbani).

Lo Stato non può quindi lasciare soli i Comuni, né nella definizione delle politiche di riconversione ecologica della mobilità né riguardo al loro finanziamento.

Qualcuno potrebbe osservare che in un'epoca di grave crisi economica questo è un lusso che non possiamo permetterci, ma è proprio dalle crisi - come dice un vecchio adagio cinese - che possiamo cogliere delle opportunità sia per migliorare la nostra qualità della vita che per intraprendere nuove attività economiche, in questo caso legate alla mobilità sostenibile (produzione di auto e mezzi elettrici e a basso impatto, nuovo impulso alla produzione di autobus, di tram e di treni, nuovi servizi).

C'è da augurarsi che il nuovo Governo sappia cogliere questa occasione e sappia individuare alcune forti linee guida nel campo della mobilità sostenibile (tra cui il rafforzamento della figura del mobility manager) allo scopo di far recuperare all'Italia un gap che la distanzia notevolmente dai Paesi più avanzati d'Europa.

Riccardo Canesi
(*Presidente Euromobility*)



Appendice

Tabella 1: Popolazione, superficie comunale, numero veicoli e densità veicolare

(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ACI 2010/2011 - ISTAT gennaio 2011/2012)

Città	Superficie comun. (Kmq) anno 2001	Popolazione media 2010	Popolazione media 2011	Veicoli Totali medi 2010	Veicoli Totali medi 2011	Densità autov. media 2011 veicoli/Kmq
Roma	1.285,30	2.752.637	2.771.585	1.901.362	1.920.453	1.494,17
Milano	182,10	1.315.803	1.333.670	715.903	719.940	3.953,54
Napoli	117,30	961.257	958.157	553.006	551.286	4.699,80
Torino	130,20	908.551	906.672	552.814	544.354	4.180,91
Palermo	158,90	655.978	654.998	392.055	391.221	2.462,06
Genova	243,60	608.826	607.442	284.211	283.076	1.162,05
Bologna	140,70	378.701	381.483	196.654	197.456	1.403,38
Firenze	102,40	370.092	372.076	203.962	207.207	2.023,50
Bari	116,20	320.313	319.915	181.224	181.028	1.557,90
Catania	180,90	294.525	292.366	208.741	210.270	1.162,35
Venezia	412,50	270.843	270.737	110.904	111.084	269,29
Verona	206,60	264.220	264.063	157.150	158.190	765,68
Messina	211,20	242.684	241.907	143.197	143.935	681,51
Padova	92,80	213.594	214.149	123.614	123.971	1.335,89
Trieste	84,50	205.529	205.365	107.890	107.866	1.276,52
Brescia	90,70	192.749	194.094	125.227	123.436	1.360,92
Taranto	217,50	192.473	191.113	112.023	111.879	514,38
Prato	97,60	187.405	188.295	115.729	115.905	1.187,55
Parma	260,80	185.579	187.693	109.229	110.192	422,51
R. Calabria	236,00	186.201	186.497	111.314	112.609	477,16
Modena	182,70	183.889	185.179	115.136	115.387	631,57
R. Emilia	231,60	168.882	170.887	109.161	112.523	485,85
Perugia	450,00	167.418	168.740	113.835	114.935	255,41
Livorno	104,10	160.937	161.169	86.718	86.737	833,20
Ravenna	652,90	158.099	159.216	99.754	101.775	155,88
Cagliari	85,60	156.720	156.188	101.546	102.992	1.203,17
Foggia	507,90	152.853	152.522	85.355	85.685	168,70
Rimini	134,50	142.413	143.938	85.088	85.863	638,39
Salerno	59,00	139.362	138.869	78.927	78.757	1.334,86
Ferrara	404,30	135.168	135.407	83.322	83.653	206,91
Sassari	546,00	130.512	130.637	81.609	81.830	149,87
Siracusa	204,10	123.809	123.613	80.202	80.725	395,52
Pescara	33,60	123.070	122.990	74.376	74.822	2.226,83
Monza	33,00	122.129	122.894	75.508	77.864	2.359,50
Latina	277,80	119.208	119.948	86.224	86.984	313,12
Bergamo	39,60	118.785	119.943	70.195	70.203	1.772,79
Forlì	228,20	117.859	118.568	73.032	73.548	322,29
Trento	157,90	115.905	116.682	66.010	69.667	441,21
Vicenza	80,50	115.739	115.791	69.098	68.801	854,67
Terni	211,90	113.030	113.369	73.210	73.550	347,10
Novara	103,00	104.694	105.095	62.515	62.478	606,58
Bolzano	52,30	103.582	104.435	53.445	53.821	1.029,08
Piacenza	118,50	102.947	103.522	60.956	61.470	518,73
Ancona	123,70	102.759	103.017	62.280	62.335	503,92
Udine	56,65	99.533	99.769	63.139	63.521	1.121,28
Catanzaro	111,30	93.213	93.039	58.489	58.975	529,87
L'Aquila	467,00	72.604	72.445	52.365	53.545	114,66
Potenza	174,00	68.427	68.294	48.173	48.540	278,97
Campobasso	55,60	50.951	50.860	34.212	34.461	619,79
Aosta	21,40	35.064	35.012	70.704	71.936	3.361,50

Tabella 2: Densità abitativa, indice di motorizzazione autoveicoli e motocicli
(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ACI 2010/2011 - ISTAT gennaio 2011/2012)

Città	Densità media 2010 ab/Kmq	Densità media 2011 ab/Kmq	Tasso motoriz. media 2010 veicoli/100 ab	Tasso motoriz. medio 2011 veicoli/100 ab	Tasso motoriz. medio 2011 motocicli/100 ab
Ancona	830,71	832,80	60,61	60,51	15,12
Aosta	1.638,48	1.636,07	201,64	205,46	11,02
Bari	2.756,56	2.753,14	56,58	56,59	10,69
Bergamo	2.999,62	3.028,86	59,09	58,53	13,94
Bologna	2.691,55	2.711,32	51,93	51,76	13,96
Bolzano	1.980,54	1.996,85	51,60	51,54	11,79
Brescia	2.125,12	2.139,95	64,97	63,60	8,60
Cagliari	1.830,84	1.824,62	64,79	65,94	9,37
Campobasso	916,38	914,75	67,15	67,76	8,78
Catania	1.628,11	1.616,17	70,87	71,92	21,67
Catanzaro	837,49	835,93	62,75	63,39	11,83
Ferrara	334,33	334,92	61,64	61,78	10,10
Firenze	3.614,17	3.633,55	55,11	55,69	19,15
Foggia	300,95	300,30	55,84	56,18	5,46
Forlì	516,47	519,58	61,97	62,03	11,23
Genova	2.499,29	2.493,60	46,68	46,60	22,63
L'Aquila	155,47	155,13	72,12	73,91	9,79
Latina	429,11	431,78	72,33	72,52	11,58
Livorno	1.545,98	1.548,21	53,88	53,82	25,36
Messina	1.149,07	1.145,39	59,01	59,50	15,86
Milano	7.225,71	7.323,83	54,41	53,98	11,30
Modena	1.006,51	1.013,57	62,61	62,31	9,05
Monza	3.700,86	3.724,05	61,83	63,36	12,27
Napoli	8.194,86	8.168,43	57,53	57,54	13,68
Novara	1.016,44	1.020,33	59,71	59,45	8,54
Padova	2.301,65	2.307,63	57,87	57,89	12,59
Palermo	4.128,24	4.122,08	59,77	59,73	18,60
Parma	711,57	719,68	58,86	58,71	11,72
Perugia	372,04	374,98	67,99	68,11	10,45
Pescara	3.662,78	3.660,42	60,43	60,84	14,48
Piacenza	868,75	873,60	59,21	59,38	9,73
Potenza	393,26	392,49	70,40	71,08	7,12
Prato	1.920,13	1.929,25	61,75	61,55	9,59
R. Calabria	788,99	790,24	59,78	60,38	11,51
R. Emilia	729,20	737,85	64,64	65,85	10,26
Ravenna	242,15	243,86	63,10	63,92	13,08
Rimini	1.058,83	1.070,17	59,75	59,65	21,33
Roma	2.141,63	2.156,37	69,07	69,29	14,65
Salerno	2.362,06	2.353,71	56,63	56,71	15,41
Sassari	239,03	239,26	62,53	62,64	10,22
Siracusa	606,61	605,65	64,78	65,30	18,21
Taranto	884,93	878,68	58,20	58,54	9,25
Terni	533,41	535,01	64,77	64,88	12,27
Torino	6.978,11	6.963,68	60,85	60,04	7,62
Trento	734,04	738,96	56,95	59,71	9,50
Trieste	2.432,30	2.430,35	52,49	52,52	19,82
Udine	1.756,98	1.761,14	63,43	63,67	8,09
Venezia	656,59	656,33	40,95	41,03	6,56
Verona	1.278,89	1.278,13	59,48	59,91	12,87
Vicenza	1.437,75	1.438,40	59,70	59,42	8,69

Tabella 3: Autovetture per standard emissivo - media anno 2011*(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ACI 2011)*

Città	EURO 0 (%)	EURO 1 (%)	EURO 2 (%)	EURO 3 (%)	EURO 4 (%)	EURO 5 (%)
Napoli	30,02	7,08	19,81	16,10	24,26	2,74
Catania	23,88	7,89	20,42	18,50	26,46	2,85
Foggia	14,86	7,19	23,01	21,38	30,37	3,19
Salerno	17,20	6,44	19,93	20,61	31,71	4,12
Campobasso	14,14	6,97	22,07	21,46	31,35	4,01
Messina	15,55	6,00	19,91	21,06	33,55	3,92
Potenza	14,46	6,32	20,29	22,38	32,66	3,88
Palermo	15,44	5,92	19,66	20,60	34,12	4,28
R. Calabria	14,46	6,14	19,69	22,38	33,66	3,67
Terni	12,93	5,60	20,98	20,65	34,79	5,05
Siracusa	12,50	5,30	20,92	22,83	34,80	3,65
Taranto	13,51	5,71	19,44	22,56	34,67	4,11
Trieste	12,42	5,13	18,95	21,73	36,84	4,94
Catanzaro	10,05	5,51	20,54	19,40	38,82	5,69
Latina	10,09	5,39	20,18	20,48	37,89	5,96
Udine	10,75	5,45	19,17	23,21	36,52	4,91
L'Aquila	12,05	4,81	18,13	21,57	37,50	5,93
Perugia	11,65	4,65	18,47	22,57	37,47	5,20
Vicenza	11,01	4,96	18,75	22,99	37,54	4,76
Bari	8,99	5,15	20,49	20,19	39,01	6,17
Cagliari	10,55	4,71	18,96	23,98	37,06	4,75
Pescara	11,25	4,58	18,01	21,40	38,89	5,87
Sassari	10,67	5,12	17,92	22,25	37,63	6,42
Venezia	8,33	4,99	20,39	20,81	39,70	5,78
Rimini	9,46	4,53	19,23	20,55	40,56	5,66
Padova	9,01	4,67	19,30	20,52	39,90	6,60
Piacenza	10,38	4,34	17,66	20,36	40,15	7,11
Verona	8,59	4,83	18,50	20,37	40,07	7,64
Ferrara	8,48	4,54	18,69	21,41	40,79	6,08
Forlì	8,96	4,98	17,64	21,54	40,75	6,12
Ravenna	8,06	4,66	18,77	21,22	40,76	6,52
Modena	8,34	4,58	18,57	20,95	41,34	6,23
Genova	9,88	4,01	17,51	21,24	41,27	6,09
Milano	10,87	5,80	14,32	18,48	40,37	10,16
Novara	11,54	4,15	15,27	18,51	40,71	9,83
Roma	8,84	4,26	17,72	21,35	41,42	6,41
Parma	10,49	3,54	16,52	20,37	38,55	10,53
Torino	8,68	4,78	16,53	20,53	41,85	7,62
Bolzano	9,76	3,76	16,33	20,66	42,22	7,28
Bergamo	7,71	3,91	17,49	19,39	43,49	8,00
Ancona	10,08	3,47	15,45	20,71	42,17	8,13
Monza	7,93	3,87	16,95	21,47	42,47	7,30
Bologna	8,14	4,02	16,24	19,23	44,82	7,56
R. Emilia	8,20	3,53	16,14	19,61	44,32	8,20
Brescia	7,23	3,67	16,41	19,40	43,50	9,78
Trento	7,53	3,26	14,76	19,69	43,58	11,18
Firenze	8,12	3,18	14,24	21,77	45,58	7,11
Prato	7,26	3,07	14,90	22,05	46,05	6,66
Livorno	6,25	3,05	15,05	20,25	43,49	11,91
Aosta	3,24	1,32	6,19	7,13	52,41	29,72

Tabella 4: Veicoli alimentati a GPL e Metano e percentuale rispetto alla flotta totale
(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ACI 2011)

Città	GPL	METANO	TOTALE veh provinciali	% GPL	% METANO	SOMMA %
Ravenna	24.549	22.491	252.642	9,72	8,90	18,62
Ferrara	24.179	15.974	223.975	10,80	7,13	17,93
Bologna	56.593	45.630	578.948	9,78	7,88	17,66
R. Emilia	34.843	21.200	337.422	10,33	6,28	16,61
Forlì	23.312	16.447	246.893	9,44	6,66	16,10
Ancona	12.373	34.521	299.803	4,13	11,51	15,64
Rimini	18.238	10.052	203.224	8,97	4,95	13,92
Parma	13.561	22.969	272.236	4,98	8,44	13,42
Modena	34.554	21.966	441.502	7,83	4,98	12,80
Verona	36.860	24.054	571.844	6,45	4,21	10,65
Padova	45.605	15.033	569.596	8,01	2,64	10,65
Piacenza	12.054	6.289	175.874	6,85	3,58	10,43
Terni	11.056	4.578	154.812	7,14	2,96	10,10
Venezia	34.399	7.551	447.459	7,69	1,69	9,38
Torino	105.403	22.093	1.418.205	7,43	1,56	8,99
Perugia	17.037	20.633	458.197	3,72	4,50	8,22
Brescia	45.913	11.160	750.935	6,11	1,49	7,60
Napoli	108.858	22.448	1.766.771	6,16	1,27	7,43
Campobasso	6.678	3.739	141.487	4,72	2,64	7,36
Pescara	10.721	3.364	194.063	5,52	1,73	7,26
Bari	32.875	14.935	687.732	4,78	2,17	6,95
Vicenza	30.323	7.443	543.690	5,58	1,37	6,95
L'Aquila	11.076	2.221	205.320	5,39	1,08	6,48
Latina	18.931	3.811	355.861	5,32	1,07	6,39
Novara	13.190	1.566	231.056	5,71	0,68	6,39
Prato	6.482	3.310	154.632	4,19	2,14	6,33
Firenze	27.710	15.475	683.801	4,05	2,26	6,32
Foggia	12.414	8.094	326.438	3,80	2,48	6,28
Bergamo	29.796	9.381	631.333	4,72	1,49	6,21
Livorno	7.874	4.187	198.604	3,96	2,11	6,07
Salerno	27.162	10.113	653.848	4,15	1,55	5,70
Trento	13.642	2.167	311.726	4,38	0,70	5,07
Milano	74.986	12.550	1.793.451	4,18	0,70	4,88
Roma	119.090	15.279	2.853.196	4,17	0,54	4,71
Monza	20.283	3.286	522.688	3,88	0,63	4,51
Taranto	12.426	2.253	327.091	3,80	0,69	4,49
Potenza	8.456	1.872	234.979	3,60	0,80	4,40
Catania	25.860	4.248	747.092	3,46	0,57	4,03
Palermo	24.984	2.091	729.659	3,42	0,29	3,71
Aosta	3.728	712	144.271	2,58	0,49	3,08
Genova	9.874	3.075	430.790	2,29	0,71	3,01
Bolzano	6.789	1.135	269.182	2,52	0,42	2,94
Catanzaro	6.197	140	219.834	2,82	0,06	2,88
Cagliari	9.662	110	339.263	2,85	0,03	2,88
Messina	10.640	661	400.790	2,65	0,16	2,82
Sassari	5.389	57	197.576	2,73	0,03	2,76
R. Calabria	8.734	492	344.564	2,53	0,14	2,68
Siracusa	5.890	734	253.966	2,32	0,29	2,61
Udine	7.067	789	351.130	2,01	0,22	2,24
Trieste	1.321	81	127.961	1,03	0,06	1,10

Tabella 5: Vetture in dotazione ai comuni - rapporto vetture su popolazione
(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ISTAT 2011)

Città	Vett/100 ab
Aosta	0,33
Ancona	0,18
L'Aquila	0,16
Bolzano	0,15
Catania	0,14
Ferrara	0,13
Trento	0,12
Brescia	0,11
Monza	0,10
Verona	0,10
Catanzaro	0,10
Firenze	0,10
Cagliari	0,10
Trieste	0,09
Bergamo	0,09
Padova	0,09
Novara	0,09
Sassari	0,08
Udine	0,08
Rimini	0,08
Salerno	0,08
Ravenna	0,08
Terni	0,08
Modena	0,08
Perugia	0,07
Livorno	0,07
Venezia	0,07
Torino	0,07
R. Emilia	0,06
Siracusa	0,06
Parma	0,06
Piacenza	0,06
Forlì	0,06
Bologna	0,05
Campobasso	0,05
Messina	0,05
Prato	0,05
Latina	0,04
Genova	0,03
R. Calabria	0,03
Foggia	0,03
Napoli	0,02
Bari	0,02
Potenza	0,02
Palermo	0,02
Milano	0,01
Taranto	0,01
Pescara	0,00
Roma	0,00
Vicenza	0,00

Tabella 6: Numero di vetture in dotazione ai comuni per alimentazione
(Fonte: ISTAT 2011)

Città	Elettriche e/o ibride	Metano	Gpl	Benzina e/o gasolio	Totale
Forlì	19	45	9	27	67
Modena	3	59	9	29	140
Bologna	1	38	23	38	196
Milano	2	58	0	40	139
R. Emilia	54	6	0	41	106
Palermo	1	52	0	47	113
Parma	6	45	0	49	113
Ravenna	0	48	2	50	124
Bolzano	1	36	8	56	158
Piacenza	0	39	2	59	59
Bergamo	0	3	36	61	107
Prato	0	38	0	62	89
Trento	1	24	13	62	137
Padova	0	15	22	63	185
Brescia	1	35	0	65	213
Salerno	0	35	0	65	109
Catania	34	0	1	66	400
Torino	1	33	0	67	600
Ferrara	12	15	5	69	179
Perugia	1	26	1	72	126
Siracusa	25	0	0	75	75
Genova	1	15	5	79	203
Monza	2	18	0	81	126
Verona	3	5	10	82	116
Livorno	3	10	5	82	118
Bari	16	0	0	84	63
Venezia	1	15	0	84	183
Rimini	1	5	9	85	118
Udine	1	6	7	86	83
Ancona	1	13	0	86	183
Firenze	1	12	0	87	371
Novara	0	9	0	91	90
Campobasso	0	0	8	92	25
Aosta	0	1	7	92	116
Potenza	0	8	0	92	13
Messina	7	0	0	93	115
Terni	0	4	2	94	86
Cagliari	0	0	5	95	151
R. Calabria	3	0	0	97	62
Napoli	2	0	0	98	214
Foggia	0	2	0	98	46
Catanzaro	0	0	0	100	93
L'Aquila	0	0	0	100	116
Latina	0	0	0	100	49
Sassari	0	0	0	100	110
Taranto	0	0	0	100	17
Trieste	0	0	0	100	187
Vicenza	0	0	0	100	187
Pescara	....	....	....	....	....
Roma	....	....	....	....	....

Tabella 7: Motocicli per standard emissivo
(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ACI 2011)

Città	EURO 0%	EURO 1%	EURO 2%	EURO 3%
AOSTA	48,02	14,37	16,41	21,20
PERUGIA	47,34	16,02	16,03	20,61
UDINE	46,30	16,45	14,72	22,53
FOGGIA	46,09	15,69	15,67	22,55
VICENZA	46,04	15,18	14,44	24,34
PIACENZA	45,88	14,71	15,45	23,97
MODENA	43,33	17,64	17,11	21,93
BRESCIA	42,09	14,48	16,18	27,25
L'AQUILA	41,57	18,86	18,54	21,02
NOVARA	40,13	16,32	17,34	26,20
CAMPOBASSO	39,88	20,57	18,24	21,32
TORINO	39,87	17,97	18,08	24,07
TERNI	39,59	17,49	17,44	25,48
REGGIO DI CALABRIA	39,32	18,12	18,31	24,25
PARMA	39,19	16,92	18,14	25,75
FORLI'	38,97	19,91	17,66	23,46
VENEZIA	38,82	17,83	17,96	25,39
TRENTO	37,27	14,04	18,56	30,12
SASSARI	36,89	19,99	20,63	22,49
PRATO	36,39	15,66	20,18	27,77
TARANTO	36,11	18,42	18,87	26,60
FERRARA	35,83	19,71	19,73	24,72
POTENZA	35,60	19,53	18,83	26,05
CAGLIARI	35,52	21,53	19,66	23,29
PADOVA	35,09	19,01	18,62	27,28
ANCONA	34,94	17,42	19,53	28,11
MONZA	34,82	15,83	19,63	29,72
LATINA	34,49	19,14	21,67	24,70
REGGIO NELL'EMILIA	34,48	19,05	19,80	26,68
BARI	34,29	19,05	18,10	28,55
BERGAMO	33,93	16,04	18,91	31,12
SIRACUSA	33,45	16,74	19,50	30,31
CATANZARO	32,86	21,50	22,64	22,99
NAPOLI	32,46	14,71	23,05	29,78
MILANO	32,37	15,45	19,47	32,71
BOLOGNA	31,15	16,13	20,35	32,37
VERONA	30,79	17,97	19,40	31,83
BOLZANO	29,96	16,06	20,18	33,80
RAVENNA	29,89	19,41	22,78	27,92
RIMINI	28,64	20,00	20,76	30,60
PESCARA	27,63	19,85	21,55	30,97
SALERNO	27,46	18,50	23,19	30,85
TRIESTE	27,38	20,31	19,89	32,42
MESSINA	27,37	17,64	23,29	31,71
CATANIA	26,89	16,11	23,82	33,18
GENOVA	26,75	16,91	22,55	33,79
PALERMO	26,23	18,58	24,11	31,07
ROMA	23,31	14,20	29,44	33,04
FIRENZE	22,79	14,44	23,60	39,18
LIVORNO	19,05	15,56	26,96	38,42

Tabella 8: Il Trasporto Pubblico Locale - l'offerta

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)

Città	Vett*Km/abitanti
Milano	82,85
Cagliari	80,66
Venezia	72,34
Torino	72,02
Trieste	64,50
Roma	62,02
Firenze	59,29
Bergamo	56,46
L'Aquila	55,60
Trento	49,87
Genova	48,63
Bologna	48,16
Brescia	45,38
Taranto	44,07
Parma	42,34
Ancona	40,10
Perugia	37,05
Udine	36,91
Vicenza	36,21
Catania	35,50
Pescara	35,26
R. Emilia	35,06
Bolzano	34,50
Catanzaro	33,32
Sassari	33,06
Bari	31,83
Novara	30,71
Padova	29,25
Potenza	29,08
Piacenza	28,58
Terni	27,73
Palermo	26,89
Campobasso	26,86
Modena	26,42
Verona	25,94
Foggia	24,69
Monza	24,13
Livorno	24,08
Forlì	21,32
Ravenna	18,36
Napoli	17,89
Ferrara	17,31
Salerno	16,79
Prato	13,38
Aosta	0,00
Latina	0,00
Messina	0,00
R. Calabria	0,00
Rimini	0,00
Siracusa	0,00

Tabella 9: Il Trasporto Pubblico Locale - la domanda

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)

Città	(n°viaggi/anno/abitante)
Venezia	668,84
Roma	528,20
Milano	452,36
Trieste	341,88
Firenze	279,09
Bergamo	271,47
Genova	254,81
Cagliari	253,41
Bologna	243,80
Torino	217,28
Brescia	216,42
Trento	189,33
Verona	155,83
Parma	153,62
Bolzano	152,19
Padova	145,96
Perugia	139,28
Udine	124,36
Ancona	111,54
Pescara	110,89
Ferrara	88,94
Novara	85,25
Catania	75,13
Sassari	73,51
Piacenza	71,96
Livorno	70,75
R. Emilia	69,23
Modena	69,08
Napoli	64,33
Bari	61,54
Taranto	61,20
Vicenza	60,97
Campobasso	60,81
Ravenna	56,68
Foggia	50,48
L'Aquila	48,89
Palermo	45,81
Forlì	45,14
Prato	42,60
Terni	40,21
Catanzaro	39,77
Monza	39,06
Potenza	13,05
Aosta	0,00
Latina	0,00
Messina	0,00
R. Calabria	0,00
Rimini	0,00
Salerno	0,00
Siracusa	0,00

**Tabella 10: Estensione delle Zone a
Traffico Limitato**
(Fonte: Elaborazione Euromobility su
dati Ecosistema Urbano 2012)

Città	ZTL (mq/ab)
Aosta	12,23
Firenze	11,50
Ferrara	9,81
Bologna	8,39
Piacenza	7,90
Padova	6,07
Parma	6,06
Brescia	5,59
Bergamo	5,10
Terni	4,66
Bolzano	3,90
Modena	3,72
R. Emilia	3,51
Ravenna	3,42
Vicenza	3,26
Trento	2,71
Salerno	2,01
Catanzaro	1,93
Livorno	1,92
Roma	1,82
Monza	1,22
R. Calabria	1,21
Udine	1,15
Bari	1,11
Venezia	1,07
Pescara	1,03
Napoli	0,93
Genova	0,84
Prato	0,82
Catania	0,43
Foggia	0,40
Novara	0,32
Forlì	0,31
Sassari	0,29
Torino	0,27
Ancona	0,20
Milano	0,10
Trieste	0,07
Palermo	0,01
Cagliari	0,00
Campobasso	0,00
L'Aquila	0,00
Latina	0,00
Messina	0,00
Perugia	0,00
Potenza	0,00
Rimini	0,00
Siracusa	0,00
Taranto	0,00
Verona	0,00

Tabella 11: Zone a Traffico Limitato per i veicoli commerciali
(Fonte FIT Consulting)

Città	Presenza aree Regolamentate	Limiti di Emissione	N° Aree Regolamentate	Accesso a Pagamento	N° Fasce orarie	Limiti di Peso
Ancona	Si	No	1	No	1	Si
Aosta	Si	Si	2	No	1	Si
Bari	Si	No	3	No	2	No
Bergamo	Si	No	7	No	3	Si
Bologna	Si	Si	6	Si	2	Si
Bolzano	Si	Si	1	No	1	Si
Brescia	Si	No	3	No	1	No
Cagliari	Si	No	5	No	0	Si
Campobasso	No					
Catania	Si	No	1	No	2	No
Catanzaro	Si	No	1	No	1	No
Ferrara	Si	No	4	Si	2	Si
Firenze	Si	Si	2	Si	1	Si
Foggia	Si	No	1	No	2	No
Forlì	Si	Si	3	Si	2	Si
Genova	Si	Si	6	Si	1	No
L'Aquila	No					
Latina	Si	No	1	No	1	No
Livorno	Si	No	6	Si	2	No
Messina	Si	No	1	No	1	Si
Milano	Si	Si	1	Si	1	No
Modena	Si	Si	2	No	2	Si
Monza	Si	No	3	No	2	No
Napoli	Si	Si	9	Si	2	No
Novara	Si	Si	1	No	1	Si
Padova	Si	Si	4	No	3	Si
Palermo	Si	No	1	No	1	No
Parma	Si	Si	1	No	3	Si
Perugia	Si	No	1	Si	1	No
Pescara	Si	Si	7	No	3	Si
Piacenza	Si	Si	4	Si	2	Si
Potenza	Si	No	5	No	3	Si
Prato	Si	No	1	Si	2	No
Ravenna	Si	No	1	Si	2	No
Reggio Calabria	No					
Reggio Emilia	Si	Si	2	Si	2	Si
Rimini	Si	No	1	No	2	Si
Roma	Si	Si	5	Si	2	Si
Salerno	Si	No	5	Si	2	Si
Sassari	Si	No	1	No	1	Si
Siracusa	Si	No	3	No	2	Si
Taranto	Si	No	1	No	2	Si
Terni	Si	No	2	Si	2	Si
Torino	Si	Si	5	Si	1	Si
Trento	Si	No	6	Si	1	No
Trieste	Si	No	2	No	2	No
Udine	Si	No	1	No	2	No
Venezia	Si	No	2	No	3	Si
Verona	Si	Si	1	Si	2	Si
Vicenza	Si	No	2	No	1	Si

Tabella 12: Estensione dell'Area Pedonale Urbana
(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)

Città	APU (mq/ab)
Venezia	4,87
Firenze	1,07
Terni	0,85
Parma	0,83
Padova	0,79
Piacenza	0,59
Trieste	0,46
Torino	0,44
Bari	0,43
R. Emilia	0,40
Salerno	0,37
Pescara	0,32
Milano	0,29
Bolzano	0,29
Bologna	0,28
Napoli	0,28
Ferrara	0,28
Prato	0,27
Livorno	0,24
Forlì	0,21
Modena	0,19
Genova	0,18
Ancona	0,18
Catania	0,17
Foggia	0,17
Sassari	0,16
Verona	0,16
Vicenza	0,14
Roma	0,14
Brescia	0,13
Udine	0,13
Ravenna	0,10
Perugia	0,10
Cagliari	0,10
Trento	0,08
Potenza	0,08
Monza	0,08
Palermo	0,07
R. Calabria	0,06
Latina	0,02
Campobasso	0,02
Novara	0,01
Bergamo	0,01
Aosta	0,00
Catanzaro	0,00
L'Aquila	0,00
Messina	0,00
Rimini	0,00
Siracusa	0,00
Taranto	0,00

Tabella 13: Estensione delle piste ciclabili
(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)

Città	Piste ciclabili (Km/ab*10000)
R. Emilia	10,26
Modena	9,10
Ferrara	8,95
Ravenna	7,64
Forlì	7,01
Padova	6,83
Brescia	6,23
Parma	5,80
Rimini	5,48
Piacenza	4,86
Bolzano	4,82
Trento	3,97
Venezia	3,70
Vicenza	3,58
Udine	3,48
Verona	3,06
Bologna	2,44
Prato	2,40
Bergamo	2,33
Novara	2,25
Torino	1,93
Monza	1,88
Aosta	1,77
Terni	1,47
Firenze	1,38
Campobasso	1,26
Pescara	1,23
Catanzaro	1,02
Trieste	0,95
Latina	0,84
Livorno	0,76
Milano	0,57
Foggia	0,56
Siracusa	0,54
Roma	0,45
Perugia	0,36
Palermo	0,32
Ancona	0,32
Bari	0,23
Salerno	0,23
Cagliari	0,13
Messina	0,10
R. Calabria	0,08
Catania	0,00
Genova	0,00
L'Aquila	0,00
Napoli	0,00
Potenza	0,00
Sassari	0,00
Taranto	0,00

Tabella 14: Parcheggi a pagamento*(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)*

Città	N° stalli a pagamento/1.000 vetture circolanti
Bologna	154,03
Firenze	144,05
Ancona	132,84
Parma	108,16
Torino	88,98
Vicenza	81,68
Genova	71,02
Taranto	62,63
Udine	62,62
Latina	58,63
Prato	56,22
Verona	54,16
Pescara	53,47
Trento	52,41
Forlì	51,22
Campobasso	49,66
Palermo	46,68
Salerno	45,13
Venezia	44,87
Milano	43,88
R. Emilia	42,73
Piacenza	42,15
Bolzano	41,65
Brescia	39,81
Napoli	39,67
Roma	38,36
Catania	38,08
Ferrara	36,66
Rimini	36,05
Bari	35,94
Cagliari	35,53
Bergamo	34,04
Potenza	33,11
Novara	32,86
Messina	31,64
Foggia	30,82
Padova	26,59
Livorno	25,21
Aosta	24,79
R. Calabria	22,26
Ravenna	21,23
Terni	19,56
Perugia	19,27
Modena	16,77
Trieste	16,53
Siracusa	14,91
Catanzaro	13,59
Sassari	13,27
Monza	12,23
Informazione non disponibile per il Comune di L'Aquila	

Tabella 15: Parcheggi di interscambio*(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)*

Città	n° stalli di interscambio/1.000 vetture circolanti
Venezia	144,56
Piacenza	71,59
Bergamo	58,29
Bologna	53,09
Cagliari	52,30
Bolzano	46,61
Padova	36,54
Prato	34,60
Brescia	30,46
Ravenna	28,85
Udine	27,39
Perugia	26,28
Modena	26,15
Pescara	26,12
Trento	25,57
Salerno	24,97
Ancona	22,83
Vicenza	22,15
Catanzaro	22,09
R. Emilia	20,96
Milano	19,38
Genova	19,36
Novara	15,58
Parma	15,15
Firenze	13,86
L'Aquila	13,55
Aosta	13,17
Bari	11,63
Livorno	11,44
Forlì	11,05
Latina	8,59
Foggia	8,27
Messina	8,16
Catania	8,00
Ferrara	7,93
Palermo	7,02
Roma	6,45
Verona	6,36
Monza	5,20
Potenza	4,97
Trieste	4,63
Terni	3,84
Napoli	3,82
Torino	3,67
Rimini	2,89
R. Calabria	2,67
Campobasso	1,75
Taranto	1,08
Sassari	0
Siracusa	0

Tabella 16: Indice di incidentalità*(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)*

Città	incidenti/100 ab
Trieste	0,48
Palermo	0,52
Napoli	0,59
R. Calabria	0,62
Livorno	0,66
Prato	0,70
Messina	0,73
Torino	0,77
Catanzaro	0,77
Terni	0,80
Sassari	0,81
Taranto	0,83
Roma	0,84
Pescara	0,84
Parma	0,89
Campobasso	0,91
Venezia	0,96
Potenza	0,97
Genova	0,99
Cagliari	1,02
Ferrara	1,04
Aosta	1,06
Foggia	1,07
Bolzano	1,09
Bologna	1,13
L'Aquila	1,15
Siracusa	1,16
Catania	1,17
Novara	1,17
Perugia	1,20
Ravenna	1,20
Verona	1,24
Piacenza	1,26
Trento	1,29
R. Emilia	1,37
Milano	1,39
Firenze	1,44
Bari	1,44
Forlì	1,50
Udine	1,55
Rimini	1,58
Padova	1,58
Latina	1,79
Modena	1,79
Brescia	1,91
Salerno	1,96
Ancona	1,99
Vicenza	2,27
Monza	2,58
Bergamo	2,69

Tabella 17: Indice di mortalità*(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)*

Città	morti/100 incidenti
Genova	0,76
Milano	0,77
Monza	0,82
Prato	0,92
Rimini	1,02
Firenze	1,09
Bari	1,22
Roma	1,27
Pescara	1,45
Trieste	1,51
Messina	1,58
Ancona	1,61
Napoli	1,70
Modena	1,76
Sassari	1,79
Siracusa	1,81
Torino	1,83
Forlì	1,93
Piacenza	1,93
Trento	1,94
Catania	1,98
Bergamo	2,00
Bologna	2,02
Palermo	2,04
Padova	2,04
R. Emilia	2,07
Brescia	2,23
Vicenza	2,25
Taranto	2,32
Ravenna	2,32
Verona	2,35
Parma	2,36
Cagliari	2,44
Perugia	2,45
Salerno	2,48
Venezia	2,66
Bolzano	2,67
L'Aquila	2,76
Novara	2,78
Livorno	2,80
Aosta	2,97
Ferrara	3,13
Latina	3,19
R. Calabria	3,29
Terni	3,30
Potenza	3,75
Udine	3,76
Catanzaro	4,33
Foggia	4,53
Campobasso	4,96

Tabella 18: Numero dei giorni di superamento di PM₁₀*(Fonte: Arpa Regionali)*

Comuni	Giorni di superamento PM ₁₀ - 2009	Giorni di superamento PM ₁₀ - 2010	Giorni di superamento PM ₁₀ - 2011
Messina	46	17	3
Sassari	18	12	3
Potenza	8	11	4
Livorno	20	11	7
L'Aquila	9	6	8
Aosta	9	13	11
Campobasso	25	13	13
Genova	44	5	13
Bari	24	25	14
Bolzano	7	15	18
Catania	34	7	18
Cagliari	56	98	29
Salerno	25	36	33
Latina	26	28	35
R. Emilia	9	11	39
Perugia	63	27	43
Trento	16	33	44
Taranto	27	31	45
Udine	35	28	45
Forlì	37	45	48
Trieste	23	19	49
Prato	53	45	50
Firenze	88	66	59
Napoli	170	95	62
R. Calabria	37	50	68
Bologna	50	63	69
Palermo	56	52	69
Roma	67	39	69
Terni	44	26	69
Pescara	69	46	71
Ferrara	66	59	72
Rimini	36	58	74
Piacenza	83	63	81
Novara	79	74	82
Modena	79	82	84
Ravenna	80	84	86
Parma	62	61	93
Ancona	134	140	99
Bergamo	72	72	99
Padova	98	93	102
Brescia	100	89	105
Venezia	101	108	108
Vicenza	83	87	112
Monza	106	92	121
Verona	89	69	129
Milano	106	85	131
Siracusa	139	0	139
Torino	151	131	158
Informazione non disponibile per i Comuni di Foggia e Catanzaro			

Tabella 19: Valore medio annuo di concentrazione di PM₁₀*(Fonte: Arpa Regionali)*

Città	Media PM ₁₀ - 2009	Media PM ₁₀ - 2010	Media PM ₁₀ - 2011
Napoli	55	48	0
Salerno	34	36	0
Potenza	24	22	21
L'Aquila	25	20	21
Sassari	30	26	22
Messina	40	30	23
Campobasso	28	22	23
Aosta	27	24	25
Bolzano	20	23	26
Bari	29	29	26
Livorno	32	27	28
Perugia	40	26	28
Trento	27	25	29
Catania	36	35	31
Latina	31	30	31
Udine	29	28	31
Forlì	34	30	32
Trieste	28	27	32
Genova	36	28	33
Cagliari	39	45	34
Prato	34	33	35
R. Calabria	31	31	36
R. Emilia	28	26	36
Terni	30	28	36
Bologna	34	34	37
Ferrara	36	34	37
Pescara	36	37	37
Rimini	32	32	37
Taranto	33	33	37
Firenze	43	39	38
Novara	39	35	38
Roma	40	37	39
Modena	39	38	40
Piacenza	40	34	41
Ravenna	42	38	41
Bergamo	37	37	41
Brescia	42	40	42
Palermo	41	41	42
Parma	36	33	42
Padova	42	39	45
Ancona	49	48	45
Venezia	44	45	46
Vicenza	39	39	46
Monza	43	40	47
Verona	40	36	48
Milano	46	41	50
Siracusa	84	0	52
Torino	57	50	59
Informazione non disponibile per i Comuni di Foggia, Catanzaro, Napoli e Salerno			

Tabella 20: Trend del numero di ore di superamento di NO₂*(Fonte: Arpa Regionali)*

Città	Ore di superamento NO ₂ - 2009	Ore di superamento NO ₂ - 2010	Ore di superamento NO ₂ - 2011
Aosta	44	0	0
Bologna	0	0	0
Bolzano	0	0	0
Brescia	19	5	0
Cagliari	1	3	0
Campobasso	0	0	0
Ferrara	0	0	0
Forlì	0	0	0
L'Aquila	0	0	0
Livorno	0	0	0
Messina	155	0	0
Napoli	57	15	0
Palermo	17	0	0
Potenza	0	0	0
R. Calabria	0	0	0
Ravenna	0	0	0
Rimini	0	0	0
Salerno	1	2	0
Taranto	0	0	0
Terni	0	9	0
Verona	0	0	0
Vicenza	6	0	0
Firenze	17	88	1
Monza	11	0	2
Piacenza	0	3	2
Prato	3	0	2
Venezia	4	0	2
Catania	51	0	3
Modena	1	4	3
Padova	1	1	3
Pescara	0	0	5
Ancona	1	11	6
Bergamo	18	1	6
Latina	2	4	6
Novara	1	1	6
Trieste	22	6	7
Parma	0	0	8
R. Emilia	1	0	9
Sassari	7	2	9
Perugia	19	0	11
Milano	76	25	14
Trento	10	11	14
Udine	7	9	14
Genova	24	9	22
Torino	76	15	30
Roma	15	21	49
Bari	0	0	75
Informazione non disponibile per i Comuni di Foggia, Catanzaro e Siracusa			

Tabella 21: Valore medio annuo di concentrazione di NO₂
(Fonte: Arpa Regionali)

Città	Media NO ₂ - 2009	Media NO ₂ - 2010	Media NO ₂ - 2011
Napoli	80	60	0
Salerno	61	43	0
Potenza	16	10	10
R. Emilia	21	30	19
L'Aquila	22	22	24
Taranto	33	35	29
Aosta	34	31	32
Prato	45	48	32
Bari	33	50	33
Monza	48	41	36
Forlì	44	40	37
R. Calabria	41	37	37
Siracusa	44	0	37
Verona	50	46	37
Messina	82	39	38
Rimini	55	45	38
Cagliari	37	42	39
Sassari	40	46	39
Terni	54	61	39
Campobasso	40	34	40
Ferrara	39	44	42
Brescia	65	67	44
Ancona	53	49	46
Bolzano	41	44	46
Padova	48	46	47
Livorno	56	44	48
Venezia	54	52	48
Vicenza	59	45	49
Parma	44	46	51
Piacenza	52	49	51
Ravenna	44	46	51
Novara	53	58	52
Trento	78	62	54
Udine	63	57	55
Palermo	79	79	56
Modena	52	58	57
Trieste	78	65	57
Latina	70	59	60
Perugia	74	46	60
Bergamo	57	59	60
Bologna	52	52	62
Pescara	62	54	63
Milano	79	73	64
Firenze	98	102	67
Catania	88	71	72
Torino	78	74	72
Genova	77	69	78
Roma	82	76	78
Informazione non disponibile per i Comuni di Foggia, Catanzaro, Napoli e Salerno			

Tabella 22: Car Sharing - auto in flotta
(Fonte: ICS - Iniziativa Car Sharing, Bolzano
Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)

Città	Auto 2009	Auto 2010	Auto 2011
Milano	133	84	132
Torino	119	113	126
Roma	41	105	104
Genova	76	73	78
Venezia	48	47	44
Bologna	40	30	42
Palermo	32	36	36
Firenze	22	21	22
Parma	21	18	17
Padova *	0	0	10
Brescia*	0	6	6
Modena**	18	0	0
Bolzano	5	5	0
Monza	5	2	0
* Brescia avvio nel 2010			
** Modena servizio interrotto a maggio 2010			

Tabella 23: Car Sharing - utenti
(Fonte: ICS - Iniziativa Car Sharing, Bolzano
Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)

Città	Utenti 2009	Utenti 2010	Utenti 2011
Milano	4097	2885	4443
Venezia	3065	3300	3564
Torino	2260	2390	2600
Genova	1891	1953	2307
Roma	1008	1720	2174
Bologna	1093	1083	1191
Firenze	938	922	890
Palermo	169	417	629
Parma	368	501	365
Brescia*	0	66	263
Padova*	0	0	38
Bolzano	201	151	0
Modena**	201	0	0
Monza	72	84	0
*Brescia avvio nel 2010			
**Modena servizio interrotto a maggio 2010			

Tabella 24: Car Sharing - rapporto auto su popolazione

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ICS - Iniziativa Car Sharing, Bolzano Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)

Città	Auto in car sharing/10.000 ab
Venezia	1,63
Torino	1,39
Genova	1,28
Bologna	1,10
Milano	0,99
Parma	0,91
Firenze	0,59
Palermo	0,55
Padova	0,47
Roma	0,38
Brescia	0,31
Bolzano	0,00
Modena	0,00
Monza	0,00

Tabella 25: Car Sharing - rapporto utenti su popolazione

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ICS - Iniziativa Car Sharing, Bolzano Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)

Comuni	Utenti del car sharing/10.000 ab
Venezia	132
Genova	38
Milano	33
Bologna	31
Torino	29
Firenze	24
Parma	19
Brescia	14
Palermo	10
Roma	8
Padova	2
Bolzano	0
Modena	0
Monza	0

Tabella 26: Bike Sharing elettronico - utenti

(Fonte: Comunicare S.r.l.,
Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.a.)

Città	Utenti 2009	Utenti 2010	Utenti 2011
Roma*	8.700	16.800	16.800
Torino		4.200	14.400
Milano	12.346	13.000	13.000
Brescia	2.300	3.400	8.266
Bergamo	1.600	1.037	1.037
Novara	600	800	710
Parma	750	900	700
R. Emilia	430	560	651
Bari	1.000	1.050	600
Udine	200	287	386
Terni	210	250	264
Cagliari*		200	200
Siracusa	400	730	159
Venezia*		100	100
Genova	300	320	95
Prato	113	120	80
* dato aggiornato al 2010			

Tabella 27: Bike Sharing elettronico - biciclette

(Fonte: Comunicare S.r.l.,
Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.a.)

Città	Biciclette 2009	Biciclette 2010	Biciclette 2011
Milano	900	1.400	1.800
Torino			540
Roma	150	150	324
Brescia	120	120	259
Bergamo		90	80
Parma	48	55	80
R. Emilia	30	85	75
Siracusa		130	70
Bari	40	60	60
Udine		50	50
Venezia*			50
Cagliari*			30
Genova		45	30
Novara	45	45	30
Prato	40	30	25
Terni		50	20
* dato aggiornato al 2010			

Tabella 28: Bike Sharing elettronico - rapporto utenti su popolazione
 (Fonte: Elaborazione Euromobility su dati Bicincittà S.r.l., Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.a.)

Città	(Utenti del bike sharing/10.000 ab)
Brescia	426
Torino	159
Milano	97
Bergamo	86
Novara	68
Roma*	61
Udine	39
R. Emilia	38
Parma	37
Terni	23
Bari	19
Siracusa	13
Cagliari*	13
Prato	4
Venezia*	4
Genova	2
* dato aggiornato al 2010	

Tabella 29: Bike Sharing elettronico - rapporto biciclette su popolazione
 (Fonte: Elaborazione Euromobility su dati Bicincittà S.r.l., Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.a.)

Città	(Biciclette in bike sharing/10.000 ab)
Milano	13,50
Brescia	13,34
Bergamo	6,67
Torino	5,96
Siracusa	5,66
Udine	5,01
R. Emilia	4,39
Parma	4,26
Novara	2,85
Cagliari*	1,92
Bari	1,88
Venezia*	1,85
Terni	1,76
Prato	1,33
Roma	1,17
Genova	0,49
* dato aggiornato al 2010	

Indice delle tabelle

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: Popolazione, superficie comunale, numero veicoli e densità veicolare.

(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ACI 2010/2011 - ISTAT gennaio 2011/2012)

Tabella 2: Densità abitativa, indice di motorizzazione autoveicoli e motocicli.

(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ACI 2010/2011 - ISTAT gennaio 2011/2012)

Tabella 3: Autoveicoli per standard emissivo - media anno 2011

(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ACI 2011)

Tabella 4: Motocicli per standard emissivo.

(Fonte: ACI 2011)

Tabella 5: Veicoli in dotazione ai comuni - rapporto vetture su popolazione.

(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ISTAT 2011)

Tabella 6: Numero di vetture in dotazione ai comuni per alimentazione.

(Fonte: ISTAT 2011)

Tabella 7: Motocicli per standard emissivo.

(Fonte: Elaborazioni Euromobility su dati ACI 2011)

Tabella 8: Il Trasporto Pubblico Locale: l'offerta.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)

Tabella 9: Il Trasporto Pubblico Locale: la domanda.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)

Tabella 10: Estensione delle Zone a Traffico Limitato.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)

Tabella 11: Zone a Traffico Limitato per i veicoli commerciali.

(Fonte: FIT Consulting)

Tabella 12: Estensione dell'Area Pedonale Urbana.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati Ecosistema Urbano 2012)

Tabella 13: Estensione delle piste ciclabili.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)

Tabella 14: Parcheggi a pagamento.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)

Tabella 15: Parcheggi di interscambio.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)

Tabella 16: Indice di incidentalità.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)

Tabella 17: - Indice di mortalità.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ISTAT 2010)

Tabella 18: Numero dei giorni di superamento di PM_{10} .

(Fonte: Arpa Regionali)

Tabella 19: Valore medio annuo di concentrazione di PM_{10} .

(Fonte: Arpa Regionali)

Tabella 20: Trend del numero di ore di superamento di NO_2 .

(Fonte: Arpa Regionali)

Tabella 21: Valore medio annuo di concentrazione di NO_2 .

(Fonte: Arpa Regionali)

Tabella 22: Car Sharing - auto in flotta.

(Fonte: ICS - Iniziativa Car Sharing, Bolzano Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)

Tabella 23: Car Sharing - utenti.

(Fonte: ICS - Iniziativa Car Sharing, Bolzano Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)

Tabella 24: Car Sharing - rapporto auto su popolazione.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ICS - Iniziativa Car Sharing, Bolzano Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)

Tabella 25: Car Sharing - rapporto utenti su popolazione.

(Fonte: Elaborazione Euromobility su dati ICS - Iniziativa Car Sharing, Bolzano Car Sharing, GuidaMi S.r.l.)

Tabella 26: Bike Sharing elettronico - utenti.

(Fonte: Comunicare S.r.l., Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.a.)

Tabella 27: Bike Sharing elettronico - biciclette.

(Fonte: Comunicare S.r.l., Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.a.)

Tabella 28: Bike Sharing elettronico - rapporto biciclette su popolazione.

(fonte: Elaborazione Euromobility su dati Bicincittà S.r.l., Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.a.)

Tabella 29: Bike Sharing elettronico - rapporto utenti su popolazione.

(fonte: Elaborazione Euromobility su dati Bicincittà S.r.l., Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.a.)

Finito di stampare nel mese di maggio 2013
da Miligraf S.r.l. - Via degli Olmetti, 36
Formello (Roma)