

ECOSISTEMA URBANO

XVIII RAPPORTO SULLA QUALITÀ AMBIENTALE
DEI COMUNI CAPOLUOGO DI PROVINCIA

ECOSISTEMA URBANO DI LEGAMBIENTE

collaborazione scientifica dell'Istituto di ricerche Ambiente Italia
collaborazione editoriale de Il Sole 24 Ore

Hanno curato il rapporto

per Legambiente: Alberto Fiorillo, Mirko Laurenti

*per Ambiente Italia: Maria Berrini, Duccio Bianchi, Lorenzo Bono,
Elena Ferrari, Paola Mani, Michele Merola*

*con la collaborazione di
Gianluca Della Campa, Mimma Pecora, Luca Fazzalari*

Volume stampato interamente su carta riciclata

Ringraziamenti:

Legambiente ringrazia tutti coloro che hanno reso possibile la realizzazione di questo rapporto:

i circoli locali e i comitati regionali di Legambiente **per il loro fondamentale contributo nella raccolta e nella verifica dei dati.**

tutti i collaboratori, i dipendenti e i tecnici delle amministrazioni comunali che hanno inviato le informazioni che ci hanno permesso di elaborare e pubblicare il dossier.

Paola Baccigalupi, per il progetto grafico della copertina del volume.

Indice

| | PAG. |
|---|-----------|
| PAURA DI INNOVARE? DI VITTORIO COGLIATI DEZZA | 5 |
| XVIII ECOSISTEMA URBANO DI ALBERTO FIORILLO E MIRKO LAURENTI | 7 |
| L'INSICUREZZA ITALIA | 8 |
| CITTÀ A RISCHIO INSOSTENIBILITÀ. I DATI DI ECOSISTEMA URBANO | 11 |
| GLI INDICATORI DI ECOSISTEMA URBANO DI AMBIENTE ITALIA E LEGAMBIENTE | 17 |
| GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ | 20 |
| I PESI DEGLI INDICATORI | 22 |
| IL CONTROLLO DEI DATI | 24 |
| LA CLASSIFICA FINALE | 25 |
| I SINGOLI INDICATORI E LE CLASSIFICHE | 28 |
| SCHEDE SINTETICHE DEI COMUNI CAPOLUOGO | 81 |
| GRANDI CITTÀ | 81 |
| CITTÀ MEDIE | 99 |
| CITTÀ PICCOLE | 145 |

PAURA DI INNOVARE?

Il pregio di indagini che si ripetono annualmente è che, nella serie storica che via via si va costruendo, è possibile leggere, anno dopo anno, le tendenze, le svolte, i rallentamenti sullo sfondo di un'idea, di un disegno, di una prospettiva. Se c'è.

Ecosistema Urbano risponde in pieno a questo compito. Alla sua 18^a edizione sta proprio qui, forse, il suo significato più pregnante, perché Ecosistema Urbano evolve e man mano che emergono nuovi problemi si dota degli strumenti più adeguati per registrare le novità.

Quest'anno la novità principale è il dimensionamento delle classifiche secondo tre grandi categorie: 15 grandi città sopra i 200.000 abitanti, 44 medie città tra 200.000 e 80.000 abitanti e 45 piccole città sotto gli 80.000 abitanti. Ad ognuno secondo le sue difficoltà, si potrebbe dire. Così la classifica si fa più trasparente e il confronto tra esperienze e risultati raggiunti sarà più fruttuoso. Ma sarà anche più difficile nascondere le proprie responsabilità o inettitudini.

Perché è proprio questo che preoccupa Legambiente. Al di là della posizione in classifica, se si va a guardare il punteggio di ogni città, salta agli occhi che non ci sono sostanziali variazioni rispetto al 2009, e se ci sono, nella maggioranza dei casi, sono in negativo, vale per Varese come per Reggio Calabria. Un vero e proprio stallo. Perché? Non c'è innovazione, le amministrazioni locali hanno avuto paura di cambiare passo e di imboccare con determinazione la strada del cambiamento nelle politiche per le risorse idriche, dove eccesso di consumi e dispersione della rete rappresentano una drammatica costante, come nel governo della mobilità, dove non solo le pedonalizzazioni, ma persino le corsie preferenziali per i mezzi pubblici, che sono a costo zero, sono bloccate, o ancora nelle politiche per abbattere le emissioni di CO₂ e sviluppare la riqualificazione energetica in edilizia, nonostante i regolamenti edilizi siano spesso strumenti ben fatti. Qui, in particolare, se qualcosa si è fatto è stato grazie ai singoli cittadini che con il 55% hanno investito nella propria abitazione, mentre, al contrario di quello che sta succedendo in Europa, non vediamo ecoquartieri, ma neanche edifici a zero emissioni, se non in pochi casi isolati, spesso più diffusi nei piccoli comuni che nelle città medio grandi.

Manca una capacità politica di pensare, di immaginare, prima ancora di realizzare, un altro modo di muoversi in città, di consumare, di usare l'energia, un'idea diversa del modo di essere comunità urbana. Il modello è sempre quello della dispersione energetica, del trasporto privato, dello spreco di acqua. E poi si interviene con misure tampone, iniziative spot, incapaci di rispondere alle direttive europee. Manca la politica, a livello nazionale, perché non ci sono standard, obiettivi, obblighi a cui rispondere sul territorio e mancano le esperienze innovative. La riprova, paradossalmente, ce l'abbiamo là dove qualcosa sta cambiando: il mondo dei rifiuti, l'unico settore dove modelli organizzativi sperimentati hanno fatto impennare la raccolta differenziata, al nord come al sud. Negli altri settori la situazione è stazionaria, anche iniziative innovative come l'ecopass o il car sharing, segnano il passo, non hanno alcuna espansione virale. Sempre più somigliano a cattedrali nel deserto, in cui i lavori si sono interrotti a metà e non hanno creato intorno a sé nessun tessuto virtuoso. Esperienze positive, ma isolate che non riescono a crescere, che non fanno tendenza.

Quest'anno, poi, con Ecosistema Urbano vogliamo accendere i riflettori su un aspetto che nelle tornate elettorali degli ultimi anni ha attirato l'attenzione dei mass media e la propaganda politica: il tema della sicurezza. Troppo spesso ridotta solo alla sicurezza nei confronti della delinquenza, di origine italiana o straniera. Eppure in città ci sono altri rischi, ben più consistenti, e se si dovesse tracciare una mappa del rischio per gli abitanti delle nostre città scatterebbero in cima alla classifica il traffico automobilistico, il lavoro, lo smog, la siccità e la saltuarietà dell'approvvigionamento idrico. Per non parlare del rischio sismico o di quello provocato dalla presenza di grandi impianti industriali. Se si volesse davvero avviare una nuova stagione di politiche urbane

bisognerebbe cominciare da qui per costruire una città a misura dei suoi abitanti. Per affrontare le tante emergenze con idee nuove, con tecnologie avanzate, con nuove forme di partecipazione e coinvolgimento degli abitanti.

Il persistere dello stallo emana ombre inquietanti sul futuro prossimo delle nostre città. Come sarà possibile in una situazione di pesanti ristrettezze economiche avviare le politiche innovative di cui parliamo da qualche anno? Se nel 2012 le risorse regionali per il trasporto locale saranno ridotte al 25% di quelle del 2010, se servono 60 mld per risanare il sistema idrico, che in gran parte coinvolge anche i centri urbani, se le finanze locali sono già allo stremo, se l'evasione fiscale e l'illegalità organizzata mettono a repentaglio il futuro del Paese, se l'unica prospettiva è quella di vendere i gioielli di famiglia e gli oneri di urbanizzazione continuano ad essere l'unica fonte per ripianare i debiti e provare a riempire le casse esauste dei comuni, se tutto ciò procede lungo il pendio così avventuristico imboccato, cosa succederà alle politiche urbane? Eppure da qui passa gran parte della risposta alla crisi economica. Dai nuovi stili di vita e dalle domande di nuovi prodotti che verranno dalle città e dai suoi abitanti c'è la possibilità di sostenere e sollecitare nuove filiere industriali, nuovi consumi, a partire dalla riqualificazione urbana. Perché non vincolare, ad esempio, gli oneri di urbanizzazione solo al recupero del patrimonio esistente? Non spetta ad Ecosistema Urbano il compito di ragionare di proposte, ma certamente Ecosistema Urbano continua ad essere una grande fotografia delle politiche ambientali urbane. E' quindi questa un'occasione per segnalare non solo cosa non si fa, ma anche le potenzialità che oggi si intravedono nel rispondere contestualmente alle emergenze delle città e alla crisi economica. Un buon termometro della qualità delle nostre città che quest'anno deve registrare l'irrompere della questione etica. Non abbiamo indicatori che diano la misura di questa deriva, ma certamente Legambiente non può rimanere in silenzio davanti al degrado di quanto successo nel Comune di Parma. Una città che nel corso di questi anni è riuscita a costruire un livello invidiabile di qualità urbana, nonostante gli indicatori negli ultimissimi anni non abbiamo registrato alcun miglioramento. La tempesta giudiziaria che ha investito la Giunta comunale ci obbliga e collocare Parma fuori classifica. Anche se i dati ambientali continuano a rimanere buoni rispetto al resto d'Italia, pensiamo che l'etica pubblica sia un valore sovraordinato a cui non possiamo rinunciare. Con estrema trasparenza, in attesa che la giustizia faccia il suo corso, vogliamo segnalare pubblicamente il rischio del degrado nella vita civile del Paese, là dove anche il solo sospetto di corruzione e irregolarità offuschi il governo del bene pubblico.

Vittorio Cogliati Dezza
Presidente nazionale Legambiente

PREMESSA

XVIII ECOSISTEMA URBANO. NELLE CITTÀ UNA MEDIOCRITÀ, NEMMENO TROPPO AUREA

Per trovare le città meno insostenibili bisogna andare a nord, arrivare a Belluno, Bolzano e Venezia. Di limiti, di lacune, di pecche abbonda invece il sud, soprattutto la Sicilia che riesce a piazzare suoi capoluoghi in fondo alle graduatorie, sia in quella delle grandi città (con Palermo, Messina e Catania), sia in quella delle medie (Siracusa), sia in quella delle piccole (Caltanissetta).

In mezzo a questi due estremi non solo geografici c'è l'Italia dei centri urbani, luoghi dove – anche con un grande sforzo di ottimismo – si fa fatica a rintracciare qualche segno di indiscutibile miglioramento. Se è vero che qualche dato, qualche numero, segnala lievi progressi (aumenta del 2% la raccolta differenziata) è altrettanto vero che siamo ancora in piena emergenza smog e rifiuti, che la mobilità resta pesantemente congestionata, che il trasporto pubblico è colmo di difetti, che la depurazione è inadeguata.

La 18esima edizione di Ecosistema Urbano di Legambiente e Istituto di ricerche Ambiente Italia, realizzato con la collaborazione editoriale del Sole 24 Ore, segnala proprio questo: le città italiane, nel complesso, sono ferme, immobili. Con pochi soldi a disposizione, forse, ma anche con poche idee e – si direbbe – anche con poca voglia di rilanciarsi, di migliorare la qualità della vita dei propri abitanti, di puntare sulla sostenibilità del proprio territorio.

L'esempio più lampante lo forniscono proprio le prime arrivate, le città che si piazzano in testa alle tre scale dimensionali (città grandi, medie e piccole) in cui quest'anno, per la prima volta, sono stati divisi i centri urbani. Tra i Comuni con oltre 200mila abitanti spicca Venezia, che però primeggia per meriti, diciamo così, congeniti: ha un basso tasso di motorizzazione e buoni livelli di trasporto pubblico. Tra le medie, quelle con una popolazione compresa tra 80 e 200mila abitanti, primeggia Bolzano che solo in un paio dei 25 parametri analizzati da Legambiente sopravanza le altre 103 città esaminate dalla ricerca. Per il resto strappa piazzamenti certo buoni, ma non ottimi, o occupa posizioni di rincalzo. Quella di Bolzano è insomma una vittoria relativa: più che la migliore, è la meno insostenibile. Stesso discorso per le piccole, con meno di 80mila abitanti. In questo caso al primo posto troviamo Belluno, che addirittura solo in un indicatore (quello della produzione di rifiuti) si lascia alle spalle gli altri Comuni. In questo scenario statico, basta un leggero movimento per cambiare le carte in tavola.

E' senza dubbio vero che non tutto è grigio, che c'è qua e là qualche sprazzo di sostenibilità, qualche esperienza più avanzata (le politiche energetiche di Bolzano, il porta a porta di Salerno, gli interventi per la sicurezza stradale di Padova). Ma è altrettanto vero che della questione urbana la politica di questo Paese se ne occupa sempre meno. E quando se ne occupa è solo per discutere o di tagli agli enti locali (e dunque di nuovo ai trasporti pubblici e ai servizi) o di sicurezza. Quest'anno abbiamo quindi deciso di inserire, prima delle statistiche, una sorta di promemoria per gli amministratori e per la politica spiegando cosa significa per noi la parola sicurezza. Un elenco di emergenze o di temi da affrontare con decisione (smog, rifiuti, rischio climatico...) per cercare di costruire davvero città più sostenibili. Da tutti i punti di vista.

L'INSICUREZZA ITALIA

Prendiamo Milano. Ci sono stati 15 omicidi nel 2010. I morti sul lavoro sono stati 34. Le vittime di incidenti stradali sono state 40 e oltre 800 i decessi legati allo smog. Lasciando da parte la scontata (e spesso ipocrita) retorica sull'importanza di ogni singola vita umana, questi numeri da cronaca nera raccontano una realtà diversa da quella narrata quotidianamente da certa politica e da certi media: c'è davvero un'emergenza sicurezza in Italia, ma è palese che non riguarda esclusivamente la sicurezza individuale.

Quindici omicidi nel capoluogo meneghino sono tanti? No, sono troppi. Ma nello stesso tempo 34 omicidi bianchi solo a Milano e mille in Italia sono una strage vergognosa per il sistema produttivo di un Paese che ama definirsi civile. Così come lo sono le morti, evitabilissime, degli incidenti stradali e quelle, altrettanto evitabili, che l'Organizzazione mondiale della sanità addebita alle alte concentrazioni di inquinamento atmosferico prodotto dal traffico nei centri urbani. Non si tratta, vale la pena sottolinearlo, di elaborare per Milano, per Roma o per qualsiasi altro Comune una squallida e strumentale contabilità della morte. Si tratta piuttosto di contrastare la vulgata politica che, insistentemente, ha associato alla parola sicurezza sempre più il tema della paura, plasmando un distorto immaginario che declina il termine solo in una dimensione individuale. Sfugge - o è stato accantonato in un angolo - il valore collettivo della sicurezza. La sicurezza di ogni singola persona, soprattutto nelle città, è invece direttamente e largamente collegata alla qualità comunitaria della vita, alla cura delle relazioni sociali, alla garanzia di poter contare su tante sicurezze: sanitaria, sociale, ambientale, climatica, idrogeologica, alimentare, del lavoro e sul lavoro, stradale, idrica o energetica.

Questa contraffatta narrazione di tanti decisori locali e nazionali (rincorsa o rinfocolata dai media) ha prodotto un'inazione negli altri campi decisivi per la sicurezza di una città e del Paese. Ci siamo tutti appassionati al dibattito sull'impiego dell'esercito nei centri urbani o sulle ronde padane, mentre pochi si domandano come sia possibile che Milano o Torino siano in preda a un'emergenza smog perenne, pochi notano come a fronte di una mortalità in incidenti stradali complessivamente in calo quella che coinvolge pedoni e ciclisti nelle aree urbane sia invece in aumento, pochi si scandalizzano del fatto che molte case e molte scuole in aree a rischio terremotato non siano state costruite o ristrutturate con criteri antisismici, pochissimi segnalano l'esigenza della prevenzione e della manutenzione di un territorio assai fragile, che ciclicamente produce tragedie come quelle di Sarno e Messina. Senza dimenticare la spazzatura napoletana e quella sempre pronta ad accatastarsi in altre città dove la catena del ciclo dei rifiuti è talmente arrugginita che basta un piccolo intoppo per mandare in tilt tutto l'ingranaggio.

Insomma, per lo smog come per i rifiuti, per i morti sul lavoro come per la sicurezza stradale, nessun politico utilizza quella formuletta oratoria abusata in altri campi: tolleranza zero. Ecco perché Ecosistema Urbano, quest'anno, ha deciso di catalogare e passare in rassegna questi rischi, insistendo sulla necessità della loro riduzione. Nella convinzione che una diversa e migliore organizzazione delle città porterebbe con sé opportunità ambientali, sociali ed economiche e creerebbe i presupposti per centri urbani più sani, più sicuri, più belli.

LE TANTE INSICUREZZE. UN PROMEMORIA PER GLI AMMINISTRATORI

INCIDENTI STRADALI: 4.000 MORTI L'ANNO

Ogni giorno in Italia si verificano 590 incidenti stradali che provocano 12 morti e 842 feriti. In base ai più aggiornati dati Aci-Istat le vittime della strada nel 2009 sono complessivamente

4.237. Rispetto a venti anni fa, c'è stata una forte riduzione della mortalità (circa il 35% in meno nel periodo 1990/2009). Tuttavia nello stesso arco temporale il numero di incidenti è cresciuto di una percentuale analoga (+35%) e il numero dei feriti addirittura è salito quasi del 50%. Una lettura grossolana di queste cifre, ma forse non troppo distante dal vero, suggerisce che l'ingegneria e le dotazioni di sicurezza dei veicoli sono decisamente migliorate: airbag, rinforzi dell'abitacolo, barre antintrusione eccetera riescono a salvare la vita a parecchie persone. Viceversa l'aumento dei sinistri e ancor più quello dei feriti fa pensare che in questo campo non ci sia stata un'azione pubblica significativa. L'introduzione a partire dal 2006 del sistema tutor su alcune tratte autostradali e la patente a punti (soprattutto nei primi mesi) sono stati gli unici due interventi di un certo rilievo. A livello urbano, invece, c'è davvero poca roba da segnalare: il sistema di rotatorie di Padova, l'Ecopass di Milano (efficace, ma su un'area attualmente assai limitata), la Zona30 di Mirafiori a Torino e poco altro. È sconcertante notare come i sindaci dei centri urbani non si impegnino minimamente per far rispettare alcune regole fondamentali per la sicurezza stradale come i limiti di velocità (che in molte strade dove c'è una forte presenza di pedoni, ciclisti e scuole andrebbero anche abbassati al di sotto degli attuali 50 all'ora), il divieto della sosta in doppia fila e in punti critici della viabilità, gli attraversamenti pedonali. È proprio sulle strade urbane, infatti, che oggi sarebbe necessaria maggiore attenzione, visto che qui si concentra il 76% di incidenti, il 44,7% dei morti e il 72,6% dei feriti. Anche in questo caso il dibattito politico enfatizza un aspetto del problema, quello degli incidenti provocati da chi guida sotto l'effetto di alcol e stupefacenti, trascurando il fatto che quotidianamente in città milioni di automobilisti pigiano sull'acceleratore ben oltre i 50 all'ora senza aver bevuto un solo bicchiere e senza aver fatto uso di nessuna droga. In ogni caso, qualunque sia la causa di un incidente, quasi sempre è la velocità a determinare la gravità delle conseguenze: non a caso dove si è intervenuti con sistemi in grado di controllarla con efficacia (il tutor autostradale) la mortalità da un anno all'altro (tra 2009 e 2008) è scesa del 22%; mentre negli stessi anni sull'insieme delle strade italiane il calo è molto più contenuto (-1,6%).

EMERGENZA SMOG: 8.500 MORTI NEI GRANDI CENTRI URBANI

L'ultimo rapporto Ipsra sulla qualità dell'ambiente urbano denuncia che il 45% delle stazioni di monitoraggio di PM_{10} ha superato nel 2010 il valore limite giornaliero. Legambiente ha invece censito ben 47 città dove almeno una centralina ha rilevato un numero di giorni di superamento della concentrazione media oraria (50 mg/mc) superiore alle soglie di legge (35 giorni). L'analisi più allarmante sul tema è quella realizzata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità per conto dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente che ha valutato la relazione tra impatto sanitario del PM_{10} e dell'ozono in 13 città italiane con popolazione superiore ai 200.000 abitanti (Torino, Genova, Milano, Trieste, Padova, Venezia-Mestre, Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Catania, Palermo). Lo studio Oms calcola che ogni anno almeno 8.000 persone muoiono prematuramente per gli effetti a lungo termine delle polveri sottili e altre 500 per l'esposizione ad alti livelli di ozono.

RISCHIO CLIMATICO: IN CITTÀ IL TERMOMETRO SEGNA GIÀ DUE GRADI IN PIÙ

Se negli ultimi 50 anni la temperatura media annuale è aumentata di 1,4 gradi su tutto il territorio nazionale, nelle aree urbane è cresciuta fino a 2 gradi sopra quella delle zone circostanti, con differenze spesso assai marcate tra centro città e zone extra-urbane.

Queste temperature sono generate sia da fenomeni naturali che innaturali. Traffico, cemento, asfalto, condizionatori accesi e mancanza di verde contribuiscono infatti a rendere più acuta l'emergenza climatica e creano il fenomeno della cosiddetta *isola di calore*: la concentrazione di ingorghi e di alti consumi energetici unita all'estensione della superficie antropizzata, dell'asfalto e dei muri fa sì che le città immagazzinino caldo, lo restituiscano all'ambiente e facciano arrivare il termometro generalmente almeno due gradi più su rispetto alle aree rurali. Il caldo in città, oltre che riducendo a livello globale le emissioni antropiche, si combatte anche riqualificando il patrimonio edilizio; preservando e incrementando le aree verdi e gli spazi rimasti liberi dall'edificazione; piantando migliaia di alberi che producono un positivo effetto sia come ombra che nel ciclo atmosferico; stabilendo indici di permeabilità minima per tutti gli interventi di trasformazione del territorio; rinaturalizzando aree asfaltate, parcheggi, corsi d'acqua intubati, come si sta facendo nelle principali città europee. Le città, anzi, rendendo più efficienti i consumi energetici e la mobilità potrebbero dare un serio contributo globale alla lotta ai cambiamenti climatici. Non ultimi, lo sviluppo delle fonti rinnovabili e la drastica riduzione degli spostamenti in auto avrebbero un effetto immediato sul fabbisogno energetico. In questo settore molti Comuni si sono formalmente impegnati, sottoscrivendo il Patto dei Sindaci, al contenimento delle proprie emissioni di gas serra. Serve il passaggio dalla formalità alla sostanza.

EMERGENZA RIFIUTI. 82.000 TIR DI SPAZZATURA SMALTITI ILLEGALMENTE

C'è il caso Napoli, ancora irrisolto, ci sono altre città pronte ad esplodere e c'è la lunga mano della criminalità organizzata che si arricchisce col business dei rifiuti. Legambiente, nell'ultimo rapporto Ecomafia, ha stimato che sarebbe lunga 1.117 chilometri, più o meno da Reggio Calabria a Milano, la lunga strada che 82.181 tir carichi di rifiuti smaltiti illegalmente potrebbero coprire. Una interminabile autocolonna immaginata sommando i quantitativi di rifiuti (2 milioni di tonnellate) sequestrati solo in 12 delle 29 inchieste per traffico illecito di rifiuti messe a segno dalle forze dell'ordine nel corso dell'anno appena trascorso. Il 2010 è un anno record per le inchieste sull'unico delitto ambientale presente nel nostro codice penale, quello contro i professionisti del traffico illecito di veleni (art. 260 Dlgs 152/06): sono state ben 29, con l'arresto di 61 persone e la denuncia di 597 e il coinvolgimento di 76 aziende. La monnezza connection si è oramai allargata a tutto il Paese, consolidandosi in strutture operative flessibili e modulari, in grado di muovere agevolmente tonnellate di veleni da un punto all'altro della penisola. Pur in assenza di una gestione criminale dei rifiuti, talvolta gli enti locali mostrano una assoluta incapacità di gestire correttamente e in maniera sostenibile il ciclo della spazzatura. Per fare in modo che lo scenario italiano diventi più pulito occorre definire al meglio le regole del gioco a livello centrale e locale, replicare le best practices sulla raccolta differenziata e sulla prevenzione già attuate nel nostro Paese e, parallelamente, costruire tanti impianti per il recupero e il trattamento dei rifiuti. Solo così la discarica diventerà davvero l'opzione ultima per smaltire le quantità residuali di rifiuti, come ci chiede l'Europa.

RISCHIO INDUSTRIALE: ALTA DENSITÀ DI FABBRICHE PERICOLOSE IN 48 CITTÀ

L'ultimo rapporto Ispra ha realizzato un censimento degli impianti a rischio di incidente rilevante nei territori comunali: la presenza di stabilimenti chimici, raffinerie, depositi di olii minerali è fonte di notevole pressione per l'uomo e per l'ambiente. Tra le 48 città prese in considerazione dallo studio Ispra emergono 8 centri urbani dove la concentrazione di impianti a rischio è davvero

notevole: Ravenna, Venezia, Genova, Napoli, Brescia, Livorno, Taranto e Roma.

Ci sono poi una lunga serie di rischi o di emergenze che non riguardano solo le città ma l'intero territorio nazionale e che, tuttavia, a causa dell'alta densità abitativa, proprio nei centri urbani possono fare danni enormi. Il rischio sismico, ad esempio, interessa il 40% del territorio nazionale e i terremoti a L'Aquila come in altre aree in passato diventano più distruttivi per la notevole fragilità e inadeguatezza del nostro patrimonio edilizio. C'è il rischio idrogeologico, con circa quattro comuni su cinque che hanno nel proprio territorio abitazioni in aree golonali, in prossimità degli alvei e in aree a rischio frana (nel 31% dei casi sono presenti in tali zone addirittura interi quartieri). C'è il rischio di morire di lavoro, visto che ci sono mille omicidi bianchi l'anno, un quarto di questi giovani di meno di 34 anni.

CITTÀ E RISCHIO INSOSTENIBILITÀ. I DATI DI ECOSISTEMA URBANO

Ecosistema Urbano è uno strumento per misurare la qualità ambientale dei centri urbani. Al contrario questo termometro troppo spesso è costretto a misurarne l'insostenibilità e, con analisi statistiche puntuali, a rilevare annualmente i trend di alcune delle emergenze insicurezze cittadine. Quest'anno la ricerca di Legambiente, Ambiente Italia e Sole 24 Ore si presenta con molte novità strutturali (che vedremo nel dettaglio in seguito), ma qui – selezionandoli tra gli oltre 100mila dati della ricerca – abbiamo deciso come detto in premessa di segnalare alcuni temi urbani che da anni aspettano soluzioni decenti.

Prima fra tutte quella dello **smog**. Nel 2010, ad esempio, la situazione dell'inquinamento da NO₂ fa registrare un leggero peggioramento: sono 56 le città che rispettano i limiti di legge di 40 microgrammi/mc previsto per il 2010 (2 in meno rispetto allo scorso anno). La media nazionale (38,11 microgrammi/mc) conferma un trend di crescita che, seppur lieve, continua da anni (era 37,70 nel 2009 e 37,42 nel 2008). Sono ancora molti i casi in cui le concentrazioni continuano a superare le soglie considerate pericolose per la salute umana. In particolare, in una cinquantina di città si rileva la presenza di aree critiche in cui almeno una centralina ha registrato valori medi annui superiori al valore obiettivo di 40 microgrammi/mc previsto per il 2010. Notizie non particolarmente positive nemmeno dal fronte delle polveri sottili: in sei città (Siracusa, Frosinone, Caserta, Torino, Pavia e Napoli) il valore medio annuo è superiore al valore limite per la protezione della salute umana (40 microgrammi/mc). Altre sei città (Asti, Cagliari, Lucca, Milano, Venezia e Palermo) presentano un valore superiore ai 40 microgrammi/mc in almeno una centralina. Sono invece ben 47 le città nelle quali una centralina ha rilevato un numero di giorni di superamento della concentrazione media oraria (50 microgrammi/mc) superiore a quanto previsto per legge (35 giorni).

In Italia ciclicamente ci sono periodi di **carezza idrica**, soprattutto nel Mezzogiorno. Nonostante questo troppi centri urbani hanno una rete per il trasporto dell'acqua potabile fatiscente e inadeguata. Dodici comuni hanno addirittura perdite idriche superiori al 50% (Siracusa, L'Aquila, Potenza, Catania, Grosseto, Avellino, Pescara, Trieste, Latina, Campobasso e Cosenza). La dispersione d'acqua nei capoluoghi italiani ha percentuali molto varie: si passa dall'11% di Milano al 73% di Cosenza, e in generale in 50 città più del 30% dell'acqua immessa nella rete viene perduta. Rispetto ai dati del precedente Ecosistema Urbano non è cambiato praticamente nulla.

Dall'acqua potabile a quella di fogna: in 5 comuni la metà, o meno, della popolazione è servita dal **depuratore**; la situazione più critica anche quest'anno è quella di Imperia, tuttora sprovvista di impianto, seguita da Benevento e Catania (entrambe si attestano sul 20% di abitanti serviti), Treviso e Palermo (rispettivamente al 28 e 32%). Anche in questo caso nessuna variazione da un anno all'altro.

La produzione di **rifiuti** rappresenta una delle pressioni ambientali maggiori nelle città, non solo laddove sono scoppiate vere e proprie emergenze legate alla raccolta e allo smaltimento. La riduzione della produzione dei rifiuti è un obiettivo presente in tutti i documenti e nelle politiche europee e nazionali. Malgrado questo (e malgrado tra i negativi effetti della crisi economica ci sia quello della riduzione dei consumi) la produzione di spazzatura è praticamente stabile: nel 2010 la produzione pro capite di rifiuti urbani si è attestata fra i 400 e i 900 kg/ab, con una media di 587,3 kg pro capite (nel 2009 era di 597,8 kg). Per contro da un anno all'altro la percentuale di raccolta differenziata è cresciuta solo del 2%, passando al 31,97% rispetto al 29,97% riscontrato nel 2009. Anche quest'anno i dati confermano che il raggiungimento degli obiettivi di legge è ancora lontano: quello per il 2010, fissato al 55%, è stato raggiunto solo da 14 città ed anche quello al 35%, previsto per ben 5 anni fa (2006), non è stato ancora raggiunto da 49 capoluoghi di provincia.

La **densità automobilistica** costituisce uno degli elementi più critici per le città e distingue sfavorevolmente l'Italia nel panorama internazionale: rispetto ad alcune grandi capitali europee (Londra, Parigi e Berlino) che registrano valori molto bassi (32 auto/100 ab circa), il tasso medio di motorizzazione dei comuni capoluogo italiani si mantiene molto più alto, con 63,7 auto ogni 100 abitanti. Tante automobili e poco **trasporto pubblico**. A Bari, Catania e Palermo, per dire, gli abitanti salgono in media sui bus meno di 100 volte l'anno.

LE MIGLIORI E LE PEGGIORI

Passiamo ora all'analisi della classifica di Ecosistema Urbano, soffermandoci sul comportamento delle migliori. Tra le **Grandi città** (quelle con più di 200.000 abitanti) troviamo ai primi posti **Venezia** (1°), **Bologna** (2°) e **Genova** (3°).

La città lagunare grazie alla sua particolarità, sovrasta tutti i centri urbani più grandi principalmente per le buone performance che colleziona in alcuni degli indicatori più importanti del rapporto. **Venezia** ha infatti una media annua di biossido di azoto che la fa piazzare al secondo posto tra le grandi (37,4 µg/mc). E' la migliore (e non potrebbe essere altrimenti) tra le città con più di 200.000 abitanti per quel che riguarda auto e moto circolanti ogni 100 abitanti e per l'estensione pro capite di superficie stradale pedonalizzata (4,87 mq/abitante). Il capoluogo lagunare è poi secondo tra le più grandi per la superficie complessiva di suolo destinata a chi pedala (12,97 metri equivalenti ogni 100 abitanti), solo l'altra veneta Padova fa meglio. Altro ottimo risultato è quello collezionato da **Venezia** nel nuovo indice sintetico legato alla ciclabilità, che misura tutte le politiche destinate a favorire la mobilità ciclabile (il capoluogo veneto è secondo, dietro Bologna, con 70,2 punti su 100). Buon risultato anche per quel che riguarda il verde urbano disponibile: **Venezia** è prima tra le grandi con 18,73 mq/abitante di verde urbano fruibile. Il risultato migliore è però quello che il capoluogo veneto colleziona nei due indicatori riferibili al trasporto pubblico. La città lagunare è infatti prima tra le grandi per passeggeri trasportati annualmente dal servizio di trasporto pubblico (558 viaggi per abitante all'anno), e seconda per la capacità di offerta cioè i chilometri per vettura per abitante all'anno.

Ma non va tutto benissimo nemmeno a **Venezia** dove oltre un terzo dell'acqua immessa in rete viene dispersa prima di arrivare ai rubinetti (35% di perdite di rete) e la capacità di depurazione supera di poco il 70%, per non parlare della produzione di rifiuti che fa segnare livelli esagerati (solo Catania fa peggio tra le grandi città), con 715,4 chilogrammi per abitante.

Seconda tra le grandi è **Bologna** soprattutto grazie a buone performance per quel che riguarda le polveri sottili (con una media annua che resta al di sotto dei 30 microgrammi al metro cubo) e per la percentuale di abitanti allacciati ad impianti di depurazione (98%). Ottimo il primato del capoluogo emiliano, tra le grandi città, legato all'indice sintetico che misura le politiche messe in atto per favorire la mobilità ciclabile e l'utilizzo delle due ruote. C'è poi il buon contorno fatto dal secondo posto per quel che riguarda l'indice sintetico legato alla mobilità sostenibile, dagli 8,42 metri quadrati per abitante di superficie limitata al traffico veicolare. Buona anche la performance legata al solare fotovoltaico: anche qui **Bologna** è seconda con 5,19 kiloWatt installati su edifici comunali ogni mille abitanti.

Da segnalare in negativo invece i sempre molto elevati consumi elettrici domestici (1.304 kWh/abitante) che fanno di **Bologna** la penultima tra le metropoli (solo Roma fa peggio); la sempre crescente produzione di rifiuti che quest'anno si ferma a 550,7 kg/abitante/anno; per finire un trasporto pubblico che non migliora, sempre fermo a 248 viaggi per abitante all'anno (stesso dato dello scorso anno).

Ed eccoci alla terza tra le metropoli: **Genova**, proprio la città che quest'anno ospita la presentazione del rapporto Ecosistema Urbano. Il capoluogo ligure arriva alla terza piazza principalmente per le basse medie annue di polveri sottili che le fanno guadagnare il primato (insieme a Bari) nella classifica dell'indicatore con una media di 21,6 microgrammi al metro cubo e poi per una serie di piccoli passi avanti. Tra questi il primato nell'indice sintetico relativo alla mobilità sostenibile dove **Genova** è l'unica città a realizzare 100 punti su 100. C'è poi il secondo posto (a seguire Padova) che la città della lanterna coglie nell'indice sintetico relativo alla pianificazione e partecipazione ambientale con 88 punti su 100; e poi l'altra seconda piazza (dopo Venezia) per auto circolanti ogni 100 abitanti (sono 47) a cui però corrisponde l'ultimo posto tra le grandi per i motocicli circolanti ogni 100 abitanti (sono 23 ogni 100 abitanti). E veniamo anche alle ombre che per **Genova**, oltre ai motocicli, si manifestano con una capacità di depurare i reflui che non va oltre il 77%; una produzione di rifiuti urbani annua che sale ormai costantemente (543,4 kg/abitante all'anno) e che annulla il già debole incremento della raccolta differenziata (che quest'anno si attesta al 26,5%).

Tra le città capoluogo comprese tra 80.000 e 200.000 analizziamo velocemente le performance delle prime cinque: **Bolzano** (1°), **Trento** (2°), **La Spezia** (3°), **Reggio Emilia** (4°) e **Perugia** (5°).

Difficile trovare pecche nelle performance di **Bolzano** che conferma quanto di buono fatto vedere negli ultimi anni in Ecosistema Urbano. Il capoluogo altoatesino fa riscontrare miglioramenti in quasi tutti gli indicatori principali dello studio. Dal primato sulle polveri sottili (con una media annua di 21 microgrammi al metro cubo), fino al secondo posto (dietro Rimini) nell'indice sintetico relativo alle politiche energetiche. Tutto ciò accompagnato da un quasi totale recupero dei reflui (99% sul totale) e da un leggero aumento dei rifiuti raccolti in modo differenziato (45,4%). Poi come non sottolineare i progressi evidenti per quel che riguarda la ciclabilità: 17,13 sono i metri equivalenti di superficie ciclabile (erano 16,16 la scorsa edizione) a disposizione degli abitanti del capoluogo altoatesino. Nel nuovo indice legato alla ciclabilità che misura il livello di diffusione e utilizzo delle due ruote **Bolzano** fa segnare 72,4 punti su 100, ed è tra le migliori. Nella capacità di risposta che misura la completezza delle risposte fornite al questionario di Legambiente il capoluogo altoatesino si conferma primo con 99 punti su 100.

Seconda tra le città medie è **Trento**. Anche in questo caso è difficile trovare sbavature evidenti. Buona la media dei valori annui delle polveri sottili che non superano i 25 microgrammi al metro cubo (sono 24,5). Il capoluogo trentino è poi primo in assoluto tra le città medie per quel che riguarda la dispersione della rete idrica (appena al 15%) a cui fa da eco l'ottimo 99% (come Bolzano) di recupero dei reflui. Nel ciclo dei rifiuti poi **Trento** migliora ancora abbassando a 499,1 kg/abitante/anno la produzione totale e portando a quasi il 60% la raccolta differenziata dei rifiuti. Salgono ancora i passeggeri del trasporto pubblico: il capoluogo trentino è primo nella classifica dell'indicatore tra le città medie con 181 viaggi per abitante all'anno. Va poi segnalato l'ottimo 65,4 su 100 che **Trento** realizza nel nuovo indice sintetico relativo alla ciclabilità (sesta tra le città medie, dietro a Bolzano) e il primato per i consumi elettrici domestici che si attestano a 944 kWh/abitante/anno. Per chiudere con l'ottimo 86 su 100 che il capoluogo trentino realizza nell'indice sintetico relativo alle politiche energetiche (che vale il terzo posto nella classifica dell'indicatore). Quindi il 99 su 100 (al pari di Bolzano) che **Trento** realizza nell'indice della capacità di risposta al questionario.

Anche nelle performance di Trento c'è però qualche ombra, come il pessimo dato relativo ai metri quadrati di superficie stradale pedonalizzata: appena 0,08 metri quadrati/abitante. Terza tra le medie città è **La Spezia**. Il capoluogo ligure si piazza abbastanza bene soprattutto perché fa segnare piccoli miglioramenti in alcuni degli indicatori più importanti. Tra questi l'aria dove è tra le migliori sia nelle medie relative al biossido di azoto che in quelle relative alle polveri sottili. Buono anche il numero di passeggeri trasportati annualmente dal servizio di trasporto pubblico (146 viaggi per abitante all'anno), così come aumentano i chilometri percorsi dai mezzi per abitante all'anno (la città è terza in questo indicatore). **La Spezia** è poi la migliore dei medi centri urbani per numero di auto circolanti ogni 100 abitanti: ne ha 50. Anche i metri quadrati di zone a traffico limitato a disposizione di ogni abitante sono oltre la media a **La Spezia**: 8,80 mq/ab.

Tra le cose che non vanno nel capoluogo ligure invece troviamo i giorni di superamento dei limiti di guardia per l'ozono (35,0), i consumi idrici, sempre molto alti (159,8 litri per abitante al giorno) ed in aumento (erano infatti 156 lo scorso anno) e le perdite della rete idrica che si confermano oltre il 30% (al 33%, come lo scorso anno). Zero su cento poi il punteggio che **La Spezia** colleziona nel nuovo indice dedicato alla ciclabilità. Quindi del tutto (o quasi) inesistenti le attenzioni e la pianificazione di politiche rivolte ai ciclisti urbani. Per finire è sempre fermo a poco più di 4 metri quadrati a testa per ogni spezzino lo spazio destinato a verde pubblico fruibile.

Quarta tra i capoluoghi di medie dimensioni è **Reggio Emilia**. La città emiliana colleziona buoni dati per quel che concerne i consumi idrici, la raccolta differenziata dei rifiuti che si attesta ad un ottimo 52,7%, anche se cresce il monte spazzatura prodotta annualmente da ogni abitante: 697,6 kg/ab/anno. **Reggio Emilia** è seconda poi nell'indice sintetico relativo alla mobilità sostenibile con 85,5 punti su 100, e poi eccelle nei due indicatori relativi alla mobilità ciclabile: prima con 35,13 metri equivalenti ogni 100 abitanti di superficie destinata alle due ruote e quarta (con 73,2 punti su 100) nell'indice sintetico dedicato alle politiche tese alla tutela e diffusione della mobilità ciclabile. Ottimo (e in crescita) anche il dato relativo al teleriscaldamento dove il capoluogo emiliano è secondo (dopo Brescia) con 73,49 mc/abitante di calore prodotto e diffuso. In negativo in questo caso segnaliamo i dati relativi alle concentrazioni di biossido di azoto e i giorni di superamento dei limiti per l'ozono, entrambi sempre molto alti.

Perugia migliora sia nelle concentrazioni medie dell' NO_2 (33,7 microgrammi al metro cubo) che delle polveri sottili, dove si piazza addirittura al primo posto.

I capoluoghi al di sotto degli 80.000 abitanti, le **città Piccole**, completano il quadro delle

categorie nelle quali quest'anno si è scelto di dividere i capoluoghi di provincia di Ecosistema Urbano. Qui troviamo le seguenti primatiste: **Belluno** (1°), **Verbania** (2°), **Aosta** (3°), **Pordenone** (4°) e **Mantova** (5°).

La prima è **Belluno**, che come già evidenziato in passato, conferma buone performance complessive. Le più evidenti sono nelle medie relative a biossido di azoto (è quinta con 26,0 microgrammi al metro cubo) e polveri sottili (21,0 microgrammi al metro cubo). C'è poi una conferma di buona efficienza nella depurazione dei reflui (al 98%) e nella produzione di rifiuti urbani dove **Belluno** è prima tra le piccole con 404,5 kg/abitante/anno, dato che messo insieme all'ottimo 64,5% di rifiuti raccolti in maniera differenziata (in costante crescita negli ultimi anni) non può che disegnare un quadro positivo. **Belluno** poi si piazza seconda tra le piccole (dietro l'altra piccola Mantova) per quello che concerne le politiche legate all'Eco Management, con 63 punti su 100 nell'indice sintetico. Qualche sbavatura la troviamo però anche qui. Considerate delle dimensioni del centro urbano, le isole pedonali sono davvero poca cosa.

Seconda tra le piccole arriva **Verbania**. Il capoluogo piemontese conferma sostanzialmente le sue performance storiche. Buone le medie relativi a tutti e tre gli inquinanti atmosferici. E' ben piazzata anche per la capacità di depurare le acque reflue; per la percentuale di rifiuti raccolti in modo differenziato, dove si conferma seconda tra le piccole con il 71,1%. **Verbania** poi è prima tra i piccoli centri per quel che concerne i metri quadrati di superficie stradale pedonalizzata per abitante (2,08 mq/ab), buono anche il numero dei metri quadrati per abitante di superficie destinata a ZTL (11,96 mq/ab) e i 14,68 metri equivalenti di superficie destinata complessivamente alle bici. C'è poi l'ottima performance nei metri quadrati di solare termico installati su edifici comunali ogni 1000 abitanti: la città piemontese è prima tra i piccoli centri con 11,98 mq/1.000ab.

La terza tra i piccoli centri è **Aosta** che va bene negli indicatori legati all'inquinamento atmosferico (NO₂, polveri sottili, ozono) con valori tutti al di sotto dei limiti, ha una capacità di depurare totalmente i reflui (100%) e una raccolta differenziata dei rifiuti che sale ancora e si attesta al 51,4%. Cresce anche la superficie destinata a zone a traffico limitato: 12,21 mq/abitante.

A **Pordenone** si segnalano il primato nella raccolta differenziata (77,8%) e le buone performance nei due indici legati alla mobilità ciclabile. Molto diffusi anche i pannelli fotovoltaici: la città friulana è seconda tra le piccole con 7,85 kWinstallati su edifici comunali ogni 1000 abitanti. Migliorabili eccome invece gli indicatori legati all'NO₂; alla depurazione, dove **Pordenone** riesce a depurare solo l'87% dei reflui; alle auto circolanti che nel capoluogo friulano sono 69 ogni 100 abitanti. Così come sono assai elevati i consumi elettrici domestici annuali ad abitante (1187 kWh/abitante/anno), che fanno del capoluogo friulano uno dei peggiori tra i piccoli centri urbani.

Mantova è la quinta tra le piccole città, con una buona dotazione di isole pedonali, ztl e verde pubblico (28,23 mq/abitanti). Il capoluogo lombardo zoppica invece per quel che concerne le medie di giorni di superamento dei limiti per l'ozono: **Mantova** è fanalino di coda tra i piccoli centri urbani con 89,0 giorni di superamento dei limiti.

Tra le peggiori invece troviamo un blocco tutto siciliano: **Palermo** (13°), **Messina** (14°) e **Catania** (15°) sono le ultime tra le Grandi città, **Siracusa** (44°) è ultima tra le città medie e **Caltanissetta** (45°) tra i centri più piccoli.

Non è molto difficile capire il motivo di performance così modeste. Basta infatti, per i Grandi centri urbani (con popolazione superiore a 200.000 abitanti), guardare ai tanti "nd" collezionati, ad esempio, da **Messina** in tutti gli indici più significativi del rapporto, dai tre relativi all'inquinamento atmosferico (PM₁₀, NO₂, ozono, tutti "nd"), ai passeggeri trasportati annualmente dai mezzi pubblici ("nd") e dai tre indicatori riepilogativi dell'indice Energie rinnovabili e Teleriscal-

damento (anche qui tutti "nd").

Oppure fermarsi al dato ridicolo del 5,3% di rifiuti raccolti in modo differenziato, o agli 0,0 metri quadrati di superficie limitata al traffico veicolare.

Rimanendo tra le Grandi città anche **Palermo** colleziona performance non certo esaltanti, cominciando dagli "nd" negli indici relativi all'NO₂ e all'ozono per poi passare al dato molto più che modesto del 32% di depurazione delle acque reflue, al 49% di perdite della rete idrica, o al 7,5% di rifiuti raccolti in modo differenziato, agli 0,07 metri quadrati per abitante di superficie pedonalizzata o ancora ai 2,37 metri quadrati di verde urbano fruibile per abitante.

Anche **Catania**, sempre tra le Grandi città, fa registrare dati veramente modesti, che giustificano l'ultimo posto tra le metropoli con più di 200.000 abitanti. Oltre la metà dell'acqua immessa in rete (il 53%) non arriva ai rubinetti dei catanesi; nemmeno un quinto delle acque reflue vengono depurate (solo il 19%), la produzione di rifiuti è ancora in crescita (748,3 kg/abitante/anno), mentre resta molto modesta la raccolta differenziata dei rifiuti al 6,1%, sono appena 0,08 a testa poi i metri quadrati di suolo destinato ai pedoni: nemmeno una mattonella ciascuno! A fronte di ciò però troviamo tanto spazio occupato dalle auto a **Catania**: sono infatti 72 le auto circolanti ogni 100 abitanti, il dato peggiore tra tutti i grandi centri urbani, peggio di Roma e Torino.

Tra le città capoluogo di medie dimensioni (con popolazione compresa tra 80.000 e 200.000 abitanti) fanalino di coda è l'altra siciliana **Siracusa** che occupa l'ultimo posto (segue di poco Latina) anche in questo caso per una serie di pessimi risultati come il risibile 3,0% di rifiuti raccolti in maniera differenziata (è ultima nella graduatoria dedicata) o alle medie relative ai microgrammi al metro cubo di polveri sottili che a Siracusa sono 47,0, anche in questo caso il dato peggiore per quel che riguarda i medi centri urbani, oppure al livello di completezza e precisione delle risposte al questionario di Legambiente dove il capoluogo siculo totalizza 31 punti su 100 e si piazza ultima nella graduatoria tra le città medie.

Oppure basta guardare al 50% di acqua dispersa dalla rete idrica, agli appena 17 viaggi per abitante all'anno effettuati sul trasporto pubblico, all'inesistente (o quasi) spazio interdetto al traffico veicolare (0,00 mq/abitante), destinato ai pedoni (0,05 mq/abitante) o disponibile per le due ruote (0,00 metri equivalenti per abitante).

Ultima tra i piccoli capoluoghi (con popolazione al di sotto degli 80.000 abitanti) è un'altra città siciliana, **Caltanissetta**. Molti i dati non dichiarati anche in questo caso. L'Ente quindi non risponde in modo completo alle domande del questionario di Legambiente. Nell'indice della capacità di risposta infatti la città sicula arriva ad appena 33 punti su 100 (fanno peggio solo Agrigento, Vibo Valentia e Matera tra le piccole). "nd" quindi in tutti gli indici legati all'inquinamento atmosferico (NO₂, polveri sottili, ozono), nel dato delle perdite della rete idrica, in quello della depurazione delle acque reflue, nell'indicatore dell'Eco Management e nella partecipazione ambientale dei cittadini. Poi molte pessime performance, dalla lunga serie di zeri negli indici della superficie destinata alle bici (0,00 metri equivalenti ogni 100 abitanti e 0,0 nel nuovo indice sintetico legato allo sviluppo di politiche tese all'utilizzo delle due ruote) e a quella limitata al traffico veicolare (0,00 mq/abitante), fino ad arrivare agli appena 10 viaggi per abitante all'anno effettuati sul trasporto pubblico, passando per i ridicoli 0,33 metri quadrati per abitante di verde urbano fruibile (Caltanissetta è la peggiore tra le piccole in questo indice). Alto invece il dato relativo alle auto circolanti: 69 auto ogni 100 abitanti, numeri da Metropoli.

Alberto Fiorillo, responsabile aree urbane Legambiente

Mirko Laurenti, responsabile Ecosistema Urbano Legambiente