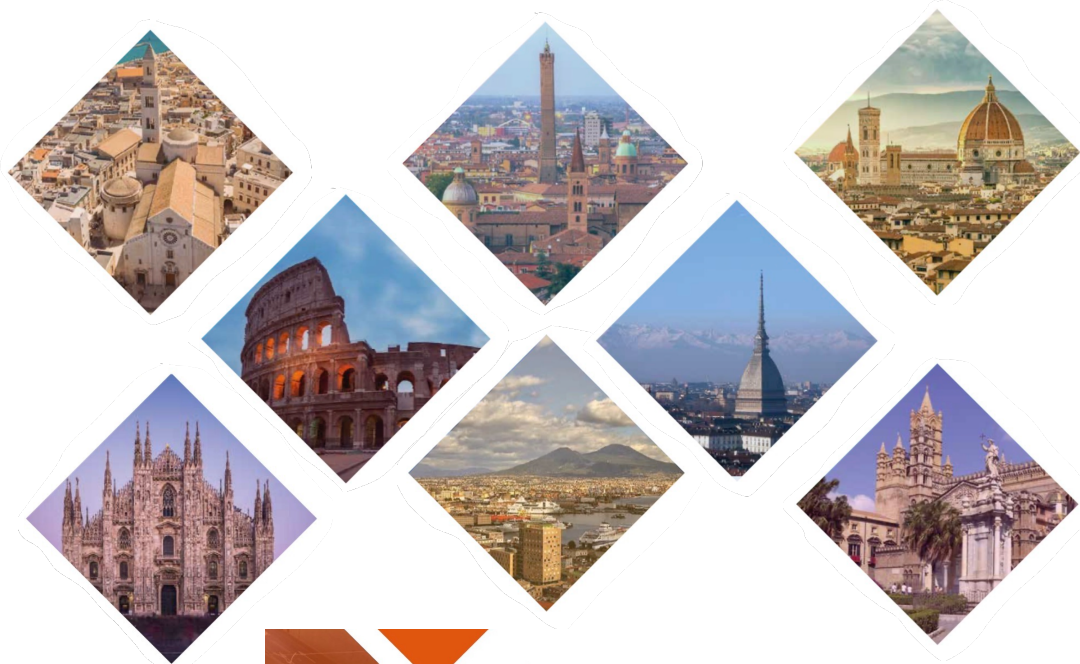


# ZONE A TRANSIZIONE LIMITATA: i gap di mobilità sostenibile



Kyoto Club

CleanCities



Kyoto Club

CleanCities



**Zone a  
Transizione  
Limitata**

I gap di mobilità sostenibile a

**Bari**



# Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile

## OSSERVATORIO MOBILITÀ SOSTENIBILE

DATI, GRAFICI, NOTIZIE

[italy.cleancitiescampaign.org/osservatorio-mobilita/](http://italy.cleancitiescampaign.org/osservatorio-mobilita/)

Un'iniziativa coordinata da:



5.000 notizie (350 solo su Bari)

1.000 grafici con dati (53 specifici su Bari)



### Numero superamenti del limite giornaliero previsto dalla Direttiva Europea 2881/2024 - aggiornamento a fine NOVEMBRE 2025

La Direttiva prevede che non si possa superare il limite giornaliero per più di 18 giorni in un anno solare (per l'ozono si tratta di un valore obiettivo)

comune	PM10	PM2,5	NO2	Ozono (giu-set)
Napoli	86	34	180	23
Milano	79	31	53	58
Torino	49	84	43	51
Palermo	21	4	147	0
Modena	42	69	4	55
Vicenza	37	67	21	42
Bergamo	27	53	11	67
Padova	35	79	9	35
Verona	53	54	5	29
Brescia	34	78	6	22
Parma	39	54	0	47
Venezia	31	38	20	39
Genova	1	12	69	25
Bologna	21	37	11	50
Trento	8	32	20	31
Messina	12	4	74	0
Terni	21	31	1	28
Catania	25	3	45	0
Firenze	9	4	13	39
Pescara	6	20	0	28
Roma	10	14	9	16
Trieste	8	10	17	16
Ancona	6	16	2	16
Bari	9	7	2	18
Prato	6	27	1	0
Cagliari	23	1	1	0
Reggio Calabria	10	2	0	0

### NOTIZIE

Ricerca...

- STATISTICA
- CLASSE MOBILITÀ CURE SERVIZI
- MOBILITÀ ATTIVA
- PUBBLICITÀ COMUNALE E DIZIONARIO
- TRASPORTO PRIVATO E CITTÀ DELLE PERSONE
- TRASPORTO PUBBLICO

#### Firenze - 3.12.2024 - La Giunta approva interventi di manutenzione stradale per 3,7 milioni di euro

Il Sindaco di Firenze, Roberto Guastalla, in qualità di Commissario straordinario per il Giubileo 2025, ha firmato una nuova ordinanza che introduce importanti novità...

#### Roma - 3.12.2024 - Nuova Ordinanza per i bus turistici in periferia

Il Sindaco di Roma, Roberto Guastalla, in qualità di Commissario straordinario per il Giubileo 2025, ha firmato una nuova ordinanza che introduce importanti novità...

#### Palermo - 3.12.2024 - I soldi per i tram non bastano

L'atto che punta a cambiare volto alla fase due del Sistema tram di Palermo è arrivato in Consiglio Comunale, l'assessore alla Mobilità Sostenibile Maurizio...

#### MaaS - muover facile

nuovi servizi di mobilità

#### Bologna - 3.12.2024 - Boom di ibride ed elettriche.

Oltre il 60% delle autovetture circolanti nella città metropolitana di Bologna e nel suo capoluogo sono di classe euro 5 e euro 6 (contro...

#### Bari - 3.12.2024 - "MoveMe", raggiunta quota 20mila abbonati

Ancora numeri straordinari per la campagna abbonamenti promozionale "MoveMe", lanciata per il secondo anno consecutivo da Alm, grazie alle risorse stanziata dal Comune di...

#### Firenze - 3.12.2024 - Al via la campagna "Muoversi facile": sconti e cash back per il trasporto pubblico e lo sharing

Bonus fino a 45 euro per i mezzi del trasporto pubblico e in sharing della città e cash back fino a 50 euro al...

### Posti-km offerti dal trasporto pubblico locale (a) per modalità (composizioni percentuali) - 2022 comuni capoluogo di città metropolitana e altri comuni Net Zero2030

	Autobus	Filobus	Tram	Metropolitana	Altro (b)
Milano	26,9%	2,6%	12,8%	63,8%	-
Napoli	40,5%	2,4%	2,6%	50,8%	3,7%
Venezia	46,9%	-	6,6%	-	44,5%
Roma	55,0%	0,3%	2,3%	42,3%	-
Torino	99,3%	-	19,3%	20,9%	-
Firenze	72,4%	-	32,4%	-	-
Palermo	85,2%	-	16,0%	-	-
Catania	85,2%	-	16,0%	16,7%	-
Cagliari	83,8%	7,4%	8,8%	-	-
Genova	86,3%	2,3%	-	10,3%	0,7%
Bologna	86,7%	-	12,0%	-	1,3%
Messina	87,1%	-	12,9%	-	-
Bari	100,0%	-	-	-	-
Reggio di Calabria	100,0%	-	-	-	-
Padova	84,0%	-	16,0%	-	-
Bergamo	87,8%	-	11,7%	-	0,5%
Parma	88,5%	11,5%	-	-	-
Prato	100,0%	-	-	-	-

(a) I dati considerano il complesso delle seguenti modalità di trasporto pubblico locale: Autobus, Tram, Filobus, Metropolitana, Trasporti per vie d'acqua, Funicolari, Funicivia e altri sistemi etnoturistici. Sono esclusi i servizi ferroviari suburbani o metropolitani.  
 (b) Servizi di Funicolare/Funicivia e di Trasporti per vie d'acqua. Per quanto riguarda i primi, sono considerati i soli impianti che collegano tra loro diversi quartieri o località abitate del comune (esclusi gli impianti a funzionamento stagionale o a uso turistico) e sono assommati alla Funicolare i servizi etnoturistici di navetta a guida automatica (People mover) presenti a Milano, Venezia, Bologna, Pisa e Perugia. Per quanto riguarda i secondi, sono considerati i servizi di linea marittimi, lagunari, fluviali o lacustri esercitati con vaporette, traghetto e simili, che effettuano almeno 2 fermate entro il territorio comunale (esclusi i servizi a funzionamento stagionale o a uso turistico).

# CAMBIAMO ARIA



CleanCities



Kyoto Club

## CAMBIAMO ARIA.

Salute e inquinamento atmosferico nelle città italiane.  
Anche nel 2025 l'emergenza non si arresta



GENNAIO 2026

CAMBIAMO ARIA

<https://www.isdenews.it/progetto-nazionale-salute-e-inquinamento-atmosferico-nelle-citta-italiane/linquinamento-atmosferico-nelle-citta-italiane/puglia-bari/>

## BARI - andamento inquinanti 2013-2025

### LIMITI DI RIFERIMENTO

#### Medie annuali

- **PM10:** normativa attuale 40 µg/m3, Direttiva UE 2881/2024 20 µg/m3, Linee Guida OMS 2021 15 µg/m3

- **PM2,5:** normativa attuale 25 µg/m3, Direttiva UE 2881/2024 10 µg/m3, Linee Guida OMS 2021 5 µg/m3

- **NO2:** normativa attuale 40 µg/m3, Direttiva UE 2881/2024 20 µg/m3, Linee Guida OMS 2021 10 µg/m3

#### Limite giornaliero

- **PM10:** normativa attuale 50 µg/m3 per non più di 35 giorni in un anno, Direttiva UE 2881/2024 45 µg/m3 per non più di 18 giorni, Linee Guida OMS 2021 45 µg/m3 per non più di 4 giorni

	Media annua PM10	n.superamenti limite giornaliero PM10	Media annua PM2,5	Media annua NO2
2025	22	7	11	25
2024	23	6	11	39
2023	23	7	13	37
2022	25	8	14	30
2021	24	14	13	27
2020	24	7	15	29
2019	26	13	14	39
2018	27	9	16	37
2017	27	21	15	43
2016	26	14	16	46
2015	29	19	19	52
2014	32	28		31
2013	27	10		31

### PM2,5 - BARI Cavour (traffico) - dati riepilogativi - anno 2025

- Valore indicato da OMS da non superare per tutelare la salute umana: media giornaliera 15 µg/m3 non più di 3/4 volte l'anno media annua <5 µg/m3

- Valore limite dal 2030 stabilito dalla Direttiva Europea 2024/2881: media giornaliera 25 µg/m3 non più di 18 volte l'anno media annua <10 µg/m3

- Valore limite normativa attuale: media giornaliera limite non previsto media annua <25 µg/m3

giorno	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre	Anno 2025
<b>MEDIA periodo</b>	13	14	11	9	9	14	11	12	9	9	11	5	11
<b>MAX periodo</b>	43	27	23	13	16	20	20	21	12	17	23	5	43
>15	7	11	4	0	1	8	5	8	0	2	5	0	51
>25	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2

N.B. I dati rilevati dalle stazioni di monitoraggio delle ARPA sono soggetti a vari livelli di validazione, per cui quelli definitivi (annuali) possono differire da quanto pubblicato quotidianamente

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile Kyoto Club e Clean Cities in collaborazione con ISDE Italia - Fonte: ARPA Piemonte - Creato con Datawrapper

### NO2 - BARI Cavour (traffico) - dati riepilogativi - anno 2025

- Valore indicato da OMS da non superare per tutelare la salute umana: media giornaliera 25 µg/m3 non più di 3/4 volte l'anno - media annua <10 µg/m3

- Valore limite dal 2030 stabilito dalla Direttiva Europea 2024/2881: media giornaliera 50 µg/m3 non più di 18 volte l'anno - media annua <20 µg/m3

- Valore limite normativa attuale: media giornaliera limite non previsto - media annua 40 µg/m3

giorno	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre	Anno 2025
<b>MEDIA periodo</b>	34	33	26	25	22	24	23	18	24	24	28	18	25
<b>MAX periodo</b>	57	45	42	43	40	35	36	30	32	34	43	18	57
>25	26	22	12	12	4	10	12	4	11	15	17	0	145
>50	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

N.B. I dati rilevati dalle stazioni di monitoraggio delle ARPA sono soggetti a vari livelli di validazione, per cui quelli definitivi (annuali) possono differire da quanto pubblicato quotidianamente

# Otto città, un'unica fotografia

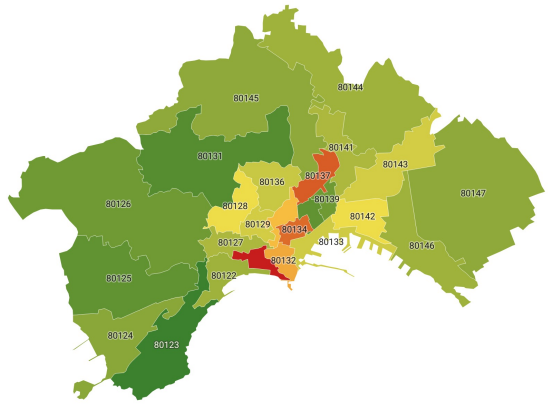
- Otto città, un'unica fotografia: la mobilità sostenibile in Italia è ancora una questione di disuguaglianza territoriale e sociale. È questo il messaggio centrale che emerge dalla serie di report “ZTL – Zone a Transizione Limitata”, realizzata da Kyoto Club e Clean Cities Campaign Italia, nell'ambito delle attività dell'Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile.
- Gli studi – dedicati a Bari, Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo, Roma e Torino – analizzano per la prima volta gli indicatori di mobilità sostenibile a scala sub-comunale, utilizzando come unità di riferimento i Codici di Avviamento Postale (CAP). L'obiettivo è misurare l'equità urbana della mobilità e individuare le aree dove la transizione ecologica procede più lentamente.

	<b>BARI</b>	<b>BOLOGNA</b>	<b>FIRENZE</b>	<b>MILANO</b>	<b>NAPOLI</b>	<b>PALERMO</b>	<b>ROMA</b>	<b>TORINO</b>
n. CAP	11	19	21	38	25	24	72	33

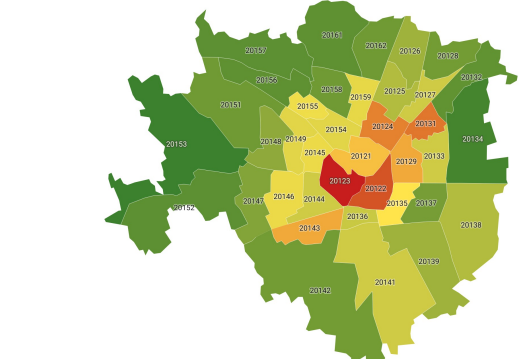
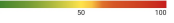
# Metodologia

- La metodologia ZTL utilizza come unità di analisi il CAP (Codice di Avviamento Postale), incrociando dati su:
  - trasporto pubblico: n. fermate (diffusione tpl) e n. corse (intensità)
  - ciclabilità (km piste ciclabili) e pedonalità (mq aree pedonali)
  - livelli di motorizzazione privata e motorizzazione privata più inquinante (auto fino a Euro4)
  - reddito medio e densità abitativa
- Per alcune città sono disponibili anche dati relativi alla mobilità condivisa, alla percorrenza delle auto e alla qualità dell'aria.
- **Ogni indicatore viene normalizzato su una scala da 0 a 100**, dove 0 corrisponde alla performance peggiore e 100 alla migliore rilevata nelle zone CAP. In questo modo il valore finale dell'indice non rappresenta una misura assoluta, ma **una posizione relativa delle varie zone CAP rispetto alle altre in ciascuna città analizzata**, consentendo di evidenziare punti di forza e ritardi di ciascun sistema urbano in termini di sostenibilità della mobilità. L'approccio è replicabile in tutte le città italiane e permette di mappare i divari spaziali della transizione ecologica.

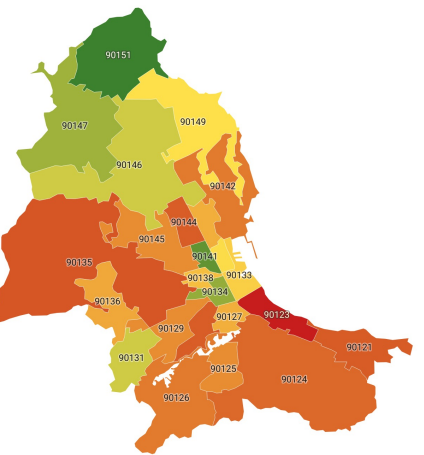
### Napoli - INDICE DI TORORIZZAZIONE PRIVATA PIU' INQUINANTE



### MILANO - INDICATORE DI MOBILITA' PRIVATA

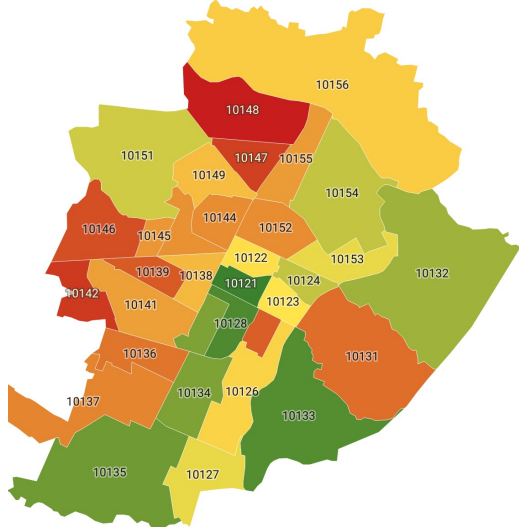
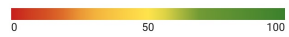


### Palermo - INDICE DI REDDITO



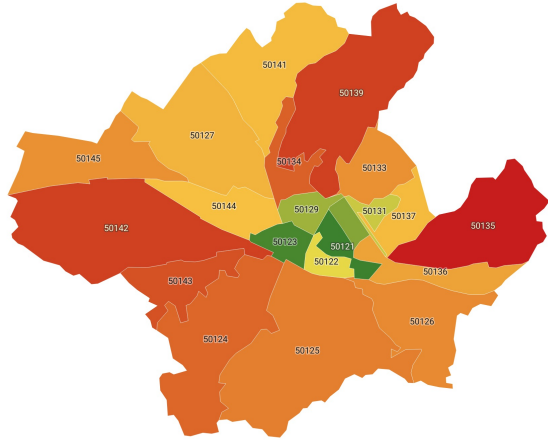
Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio  
Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign - Fonte: Agenzia delle entrate - Creato con Datawrapper

### TORINO - INDICE DI CICLABILITA'



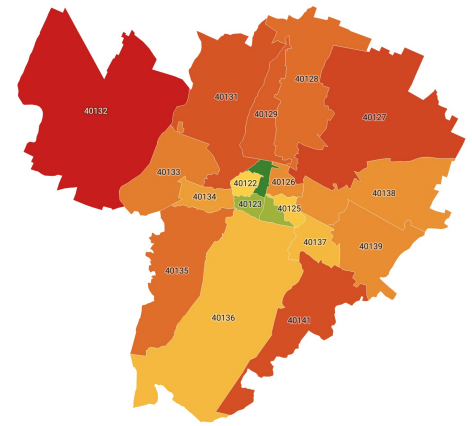
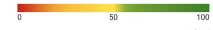
do sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio  
Kyoto club e Clean Cities Campaign - Fonte: Comune - Creato con Datawrapper

### Firenze - INDICE DI INTENSITA' DEL TRASPORTO PUBBLICO



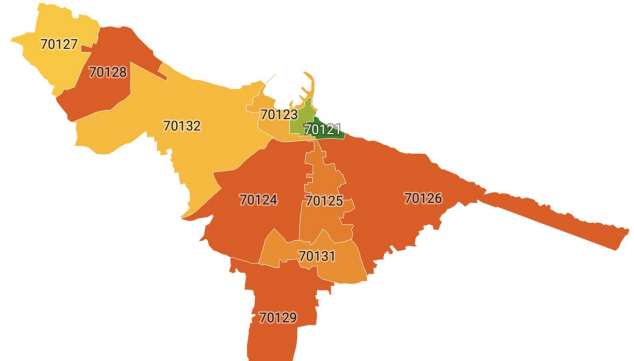
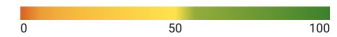
Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio  
Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign - Fonte: Comune - Creato con Datawrapper

### BOLOGNA - INDICE DI DIFFUSIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO

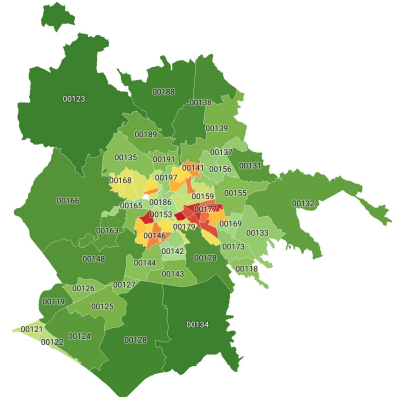


Mappa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACL, Comune Bologna, Srm, Tper - Creato con Datawrapper

### BARI - INDICE DI PEDONALITA'



### ROMA - INDICATORE DI DENSITA' ABITATIVA

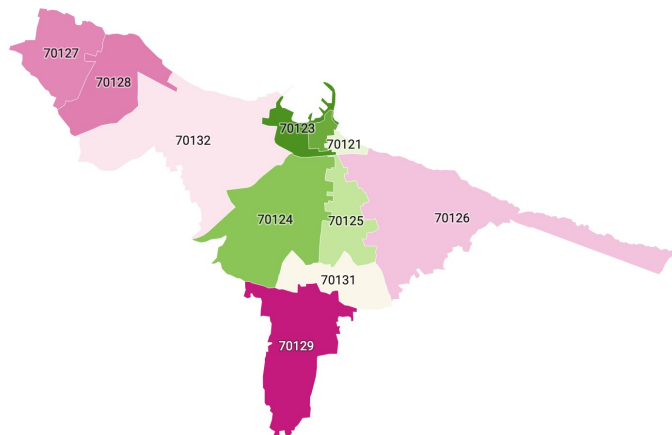


Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign - Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati Istat, Acl, RSM, Comune Roma - Creato con Datawrapper

# L'espansione online del rapporto

Considerata la notevole quantità di dati raccolti ed elaborati, di cui solamente una parte è stata inserita in questo rapporto, abbiamo pensato di renderli disponibili tutti on line in versione interattiva (è cioè possibile visualizzare in dettaglio i dati che determinano la formazione delle diverse mappe, ecc.), inoltre tutti i dati che contribuiscono a formare grafici e mappe sono scaricabili in formato aperto.

## BARI - Auto per abitante



- Abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_/QgOd7/](https://www.datawrapper.de/_/QgOd7/)
- Estensione territorio (kmq): [https://www.datawrapper.de/\\_/f4AaA/](https://www.datawrapper.de/_/f4AaA/)
- Densità abitativa (abitanti / kmq): [https://www.datawrapper.de/\\_/gFc2a/](https://www.datawrapper.de/_/gFc2a/)
- Reddito medio: [https://www.datawrapper.de/\\_/xekdE/](https://www.datawrapper.de/_/xekdE/)
  
- km ciclabili: [https://www.datawrapper.de/\\_/gcQl0/](https://www.datawrapper.de/_/gcQl0/)
- km ciclabili / 10.000 abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_/TdV6B/](https://www.datawrapper.de/_/TdV6B/)
- km ciclabili / kmq: [https://www.datawrapper.de/\\_/aPFZp/](https://www.datawrapper.de/_/aPFZp/)
  
- mq aree pedonali: [https://www.datawrapper.de/\\_/rze4r/](https://www.datawrapper.de/_/rze4r/)
- mq aree pedonali / 100 abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_/4yfnA/](https://www.datawrapper.de/_/4yfnA/)
- mq aree pedonali / kmq: [https://www.datawrapper.de/\\_/MLyqC/](https://www.datawrapper.de/_/MLyqC/)
  
- auto circolanti: [https://www.datawrapper.de/\\_/FKzXu/](https://www.datawrapper.de/_/FKzXu/)
- auto circolanti / 1.000 abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_/j6Vds/](https://www.datawrapper.de/_/j6Vds/)
- auto circolanti / kmq: [https://www.datawrapper.de/\\_/v38hp/](https://www.datawrapper.de/_/v38hp/)
  
- % auto più inquinanti (fino euro 4 compreso): [https://www.datawrapper.de/\\_/3Swm9/](https://www.datawrapper.de/_/3Swm9/)
- auto più inquinanti / 10.000 abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_/6TOLE/](https://www.datawrapper.de/_/6TOLE/)
- auto più inquinanti / kmq: [https://www.datawrapper.de/\\_/r4qcz/](https://www.datawrapper.de/_/r4qcz/)
  
- n. fermate tpl: [https://www.datawrapper.de/\\_/1l0ji/](https://www.datawrapper.de/_/1l0ji/)
- n. fermate tpl / 10.000 abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_/tySUK/](https://www.datawrapper.de/_/tySUK/)
- n. fermate tpl / kmq: [https://www.datawrapper.de/\\_/WMnak/](https://www.datawrapper.de/_/WMnak/)
  
- n. corse feriali tpl: [https://www.datawrapper.de/\\_/GOYcn/](https://www.datawrapper.de/_/GOYcn/)
- n. corse tpl / 10.000 abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_/vaKOV/](https://www.datawrapper.de/_/vaKOV/)
- n. corse tpl / kmq: [https://www.datawrapper.de/\\_/rAoZn/](https://www.datawrapper.de/_/rAoZn/)
  
- indice sintetico di mobilità sostenibile: [https://www.datawrapper.de/\\_/FpWdm/](https://www.datawrapper.de/_/FpWdm/)
- indici di mobilità: [https://www.datawrapper.de/\\_/13lcl/](https://www.datawrapper.de/_/13lcl/)

# L'indice di mobilità sostenibile

Nei rapporti ZTL, l'indice di mobilità sostenibile è un indicatore sintetico calcolato combinando dodici variabili riferite a ciclabilità, pedonalità, motorizzazione privata (totale e più inquinante) e trasporto pubblico (diffusione e intensità), ognuna rapportata sia alla popolazione sia all'estensione territoriale delle singole zone **CAP**. Per rendere confrontabili i risultati, ogni indicatore è **normalizzato su una scala 0–100**, dove 100 rappresenta la zona con la miglior performance relativa (cioè il valore massimo osservato) e gli altri punteggi esprimono la **distanza proporzionale da tale valore**. Gli indicatori legati alla motorizzazione vengono considerati con segno negativo nella somma finale, così che un'elevata presenza di auto riduca il punteggio complessivo. Il risultato è quindi una misura **relativa** della sostenibilità della mobilità, che non indica un livello assoluto di performance, ma la **posizione di ciascuna area rispetto alle altre** all'interno della stessa città.

INDICE SINTETICO DI MOBILITA' SOSTENIBILE															
BARI		BOLOGNA		FIRENZE		MILANO		NAPOLI		PALERMO		ROMA		TORINO	
70121 - Quartiere Umbertoino - Madonnella	100	40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	100	50122 - Centro Storico - Duomo - Signoria	100	20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	100	80132 - Centro Storico, San Ferdinando	100	90138 - Papireto	100	00193 (Delle Vittorie)	100	10121 - Centro storico	100
70122 - Bari Vecchia - Murat	45	40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	82	50123 - Stazione SMN - Il Prato - San Lorenzo	69	20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	58	80133 - Porto, Mercato	48	90139 - Acqua Santa	80	00186 (Campo Marzio)	71	10124 - Centro Est	100
70127 - Santo Spirito	34	40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	44	50144 - San Jacopino - Puccini - Parco delle Cascine	37	20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	57	80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	32	90133 - Porto	77	00187 (Trevi)	67	10133 - Cavoretto	98
70132 - Marconi - San Girolamo - Fesca	29	40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	38	50129 - Fortezza da Basso - Indipendenza - Libertà	34	20151 - Lampugnano, Trenno, Gallaratese	46	80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	32	90144 - Noce. Malaspina	62	00184 (Centro Storico)	40	10122 - Centro Nord	88
70123 - Quartiere Libertà	24	40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	37	50121 - Sant'Ambrogio - Santa Croce	22	20154 - Sarpi	45	80122 - Mergellina. Chiaia	29	90136 - Boccadifalco	34	00195 (Balduina/Trionale)	29	10123 - Centro Nord Est	82
70128 - Palese - Aeroporto	10	40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	2	50135 - Coverciano - Settignano	3	20131 - Casoretto	2	80145 - Scampia	1	90121 - Bandita	3	00132 (Tor Bella Monaca)	1	10155 - Falchera, Barriera di Milano	6
70125 - Poggiofranco	10	40137 - Murri	1	50133 - Le Cure - Camerata - Faentina - San Domenico	3	20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	2	80137 - Stella, Sanità	1	90125 - Falsomiele	3	00159 (Casal Bruciato)	0	10138 - Cit Turin	5
70124 - Picone - Carrassi - Policlinico	5	40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	1	50141 - Castello - Serpiolle	2	20155 - Cagnola, Ghisolfi	1	80126 - Pianura, Soccavo	0	90129 - Altofonte	3	00175 (Cinecittà Est)	0	10125 - San Salvario	3
70129 - Ceglie del Campo - Loseto	5	40141 - Savena, San Ruffillo	1	50143 - Legnaia - Soffiano	2	20146 - Bande Nere, Giambellino	0	80144 - Secondigliano	0	90135 - Bellolampo, BorgoNuovo	2	00118 (Capannelle)	0	10147 - Borgo Vittoria	2
70131 - Carbonara	0	40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	0	50134 - Rifredi - Romito	0	20127 - Loreto, NoLo	0	80136 - Sanità	0	90127 - Palazzo Reale	0	00121 (Ostia Lido di Roma - Levante)	0	10145 - Campidoglio	0

INDICE SINTETICO DI MOBILITA' SOSTENIBILE									
	BARI	BOLOGNA	FIRENZE	MILANO	NAPOLI	PALERMO	ROMA	TORINO	TOTALE
<b>Abitanti primi cinque CAP</b>	131.132	46.881	52.850	155.853	83.970	83.970	74.209	54.866	683.731
<b>Abitanti ultimi cinque cap</b>	137.991	158.818	79.459	216.520	344.633	428.603	264.982	121.026	1.752.032
<b>Totale abitanti città</b>	314.518	387.175	360.272	1.349.930	921.142	635.439	2.749.031	848.748	7.566.255
<b>Abitanti primi cinque CAP (%)</b>	41,7%	12,1%	14,7%	11,5%	9,1%	13,2%	2,7%	6,5%	9,0%
<b>Abitanti ultimi cinque cap (%)</b>	43,9%	41,0%	22,1%	16,0%	37,4%	67,4%	9,6%	14,3%	23,2%

# Città a due velocità: i dati

**Dai rapporti emerge una costante: i centri urbani più ricchi coincidono con le aree più accessibili e servite dal trasporto pubblico, mentre le periferie restano dipendenti dall'auto privata e penalizzate da infrastrutture carenti.**

- Bari: il quartiere Umbertino-Madonnella segna 100, Carbonara e Loseto 0.
- Bologna: le zone 40121–40124 guidano la classifica, mentre Santa Viola e Fossolo non superano la media.
- Firenze: Duomo e Stazione SMN ai vertici; Rifredi, Galluzzo e Rovezzano in fondo alla scala.
- Milano: tra Castello-Brera (100) e Bovisa-Certosa (0), una distanza che coincide con i divari di reddito e qualità dell'aria.
- Napoli: il Centro storico e Porto-Mercato al top; Pianura, Scampia e Barra agli ultimi posti.
- Palermo: Papireto e Acquasanta eccellenze; Bellolampo, Palazzo Reale e Bandita con valori prossimi allo zero.
- Roma: l'indice di mobilità sostenibile varia da 100 a Delle Vittorie a 0 nelle zone di Finocchio e Ponte Galeria.
- Torino: il centro storico raggiunge 100 punti, ma Aurora e Campidoglio restano sotto i 10.

**In tutte le città analizzate il gradiente centro–periferia resta il principale fattore di esclusione: le aree più povere coincidono con quelle più inquinate e meno servite dal trasporto pubblico.**

Dai risultati dei rapporti emergono alcune priorità strategiche condivise:

- Riequilibrare gli investimenti verso le periferie urbane, portando lì il trasporto pubblico rapido e la mobilità attiva;
- Rendere accessibile economicamente il TPL, con abbonamenti sociali e tariffe integrate;
- Aumentare lo spazio per pedoni e ciclisti, riducendo il dominio dell'auto privata.



---

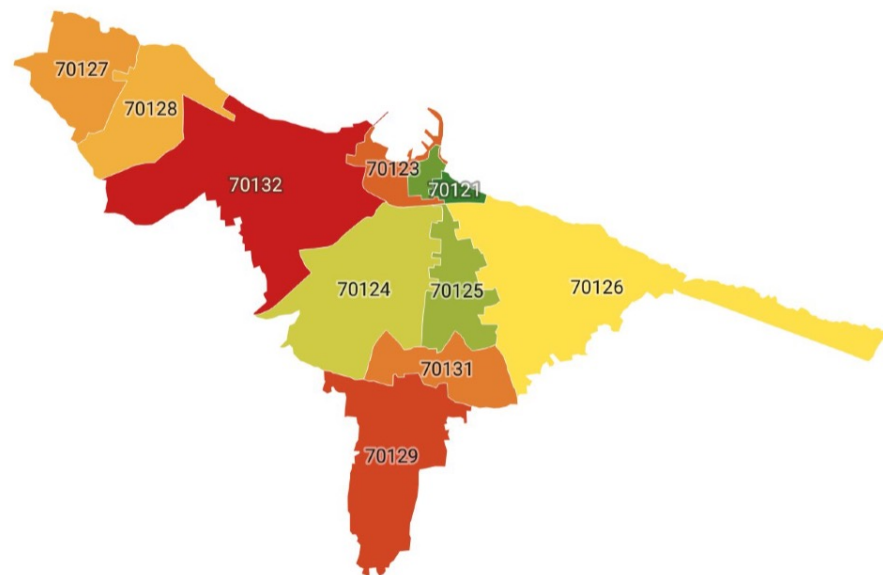
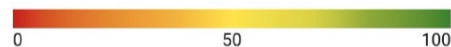
## “La transizione non è solo tecnologica, è sociale”

- *«La mobilità sostenibile non è un tema tecnico, ma politico e sociale. Dove non arrivano autobus, tram e piste ciclabili, crescono disuguaglianza, isolamento e inquinamento. La transizione ecologica deve essere una transizione giusta».*
- *«Le città italiane hanno compiuto passi importanti, ma la distanza tra centro e periferia resta enorme. Servono politiche redistributive, fondi strutturali e un Fondo Nazionale Trasporti finalmente stabile e adeguato»*

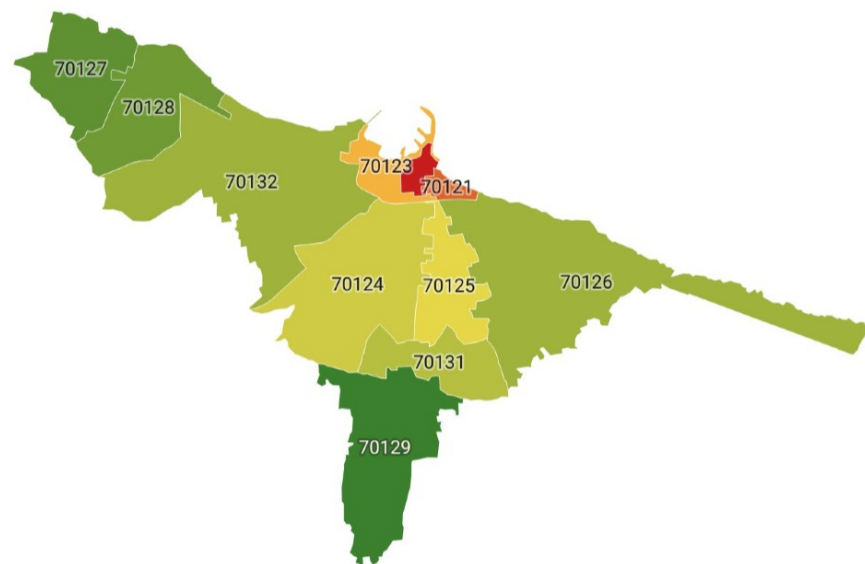
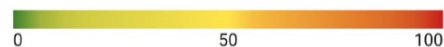
# Bari

- In termini di reddito medio spicca la zona CAP 70121 – Quartiere Umbertino – Madonnella, che anche in termini “assoluti” è la zona più “ricca” della città, con un reddito medio di 33.000 euro, seguita dalla zona 70122 - Bari Vecchia – Murat con 31.570 euro e 70125 – Poggiofranco con 28.950.
- La zona CAP più “povera”, sia in termini relativi (evidenziati dalla mappa) che “assoluti” è la 70132 - Marconi - San Girolamo – Fesca con 17.300 euro.
- L'estensione territoriale delle zone CAP di Bari è molto diversa. La 70121 - Quartiere Umbertino – Madonnella e la 70122 - Bari Vecchia – Murat sono entrambe ampie un chilometro quadrato, la 70123 - Quartiere Libertà è 3,2 kmq, sono assai più ampie, fino agli oltre 25 kmq della 70126 - Madonnella - Japigia – Torre Mare e della 70132 - Marconi - San Girolamo – Fesca.

## BARI - INDICE DI REDDITO

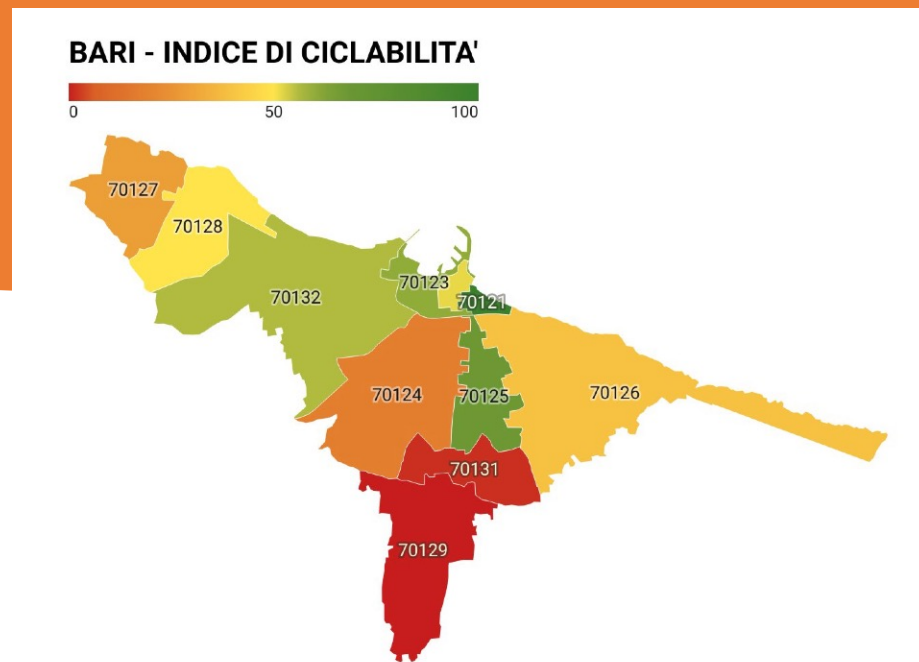


## BARI - INDICE DI DENSITA' ABITATIVA



# Bari: ciclabilità insufficiente

- L'anomala conformazione in termini di estensione territoriale delle diverse zone CAP si riflette un po' in tutti gli indici di mobilità che presentiamo.
- La zona 70121 - Quartiere Umbertoino – Madonnella, che in termini assoluti ha solamente 1,6 km di ciclabili, in termini relativi si colloca comunque al massimo valore dell'indice (100) e su di essa si calcolano quelli delle altre zone. Ad esempio la 70132 - Marconi - San Girolamo – Fesca, che come abbiamo visto è molto ampia, ha la maggiore estensione di ciclabili (quasi 12 km) – grazie probabilmente all'esteso lungomare - ma in termini relativi si colloca ben dietro l'area 70121.
- Con meno di un km di ciclabili le zone 70131 – Carbonara e 70132 - Marconi - San Girolamo – Fesca spiccano in negativo, ma anche nell'area 70122 - Bari Vecchia – Murat si trova solamente un chilometro di ciclabili.
- Complessivamente la situazione della città in termini di attenzione alla mobilità ciclistica è molto negativa, se – in termini di km di ciclabili per 10.000 abitanti – l'area più vicina al target europeo di 15 è la 70128 - Palese – Aeroporto, anche tenendo conto del ridotto numero di abitanti presente.



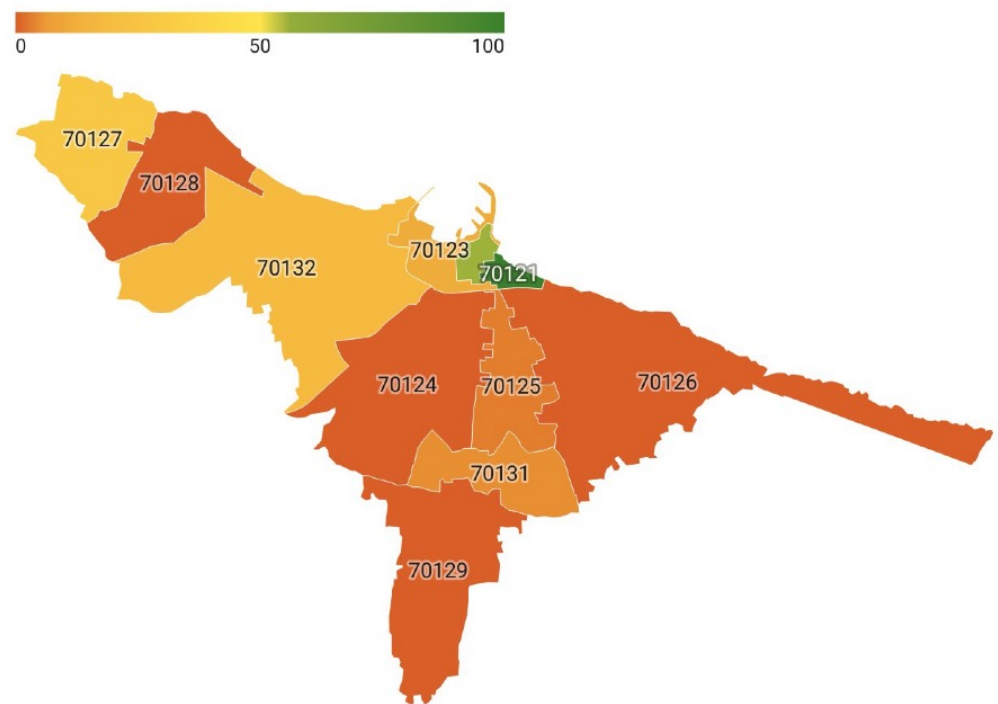
## BARI - Confronto piste ciclabili per 10.000 abitanti con target europeo

MOBILITA' CICLABILE	km ciclabili / 10000 ab ▼
<b>TARGET</b>	<b>15,0</b>
70128 - Palese - Aeroporto	2,7
70132 - Marconi - San Girolamo - Fesca	2,6
70126 - Madonnella - Japigia - Torre Mare	2,0
70127 - Santo Spirito	1,9
70125 - Poggiofranco	1,5
70121 - Quartiere Umbertoino - Madonnella	0,9
70123 - Quartiere Libertà	0,8
70124 - Picone - Carrassi - Policlinico	0,8
70129 - Ceglie del Campo - Loseto	0,6
70122 - Bari Vecchia - Murat	0,5
70131 - Carbonara	0,4

# Bari: pedonalità da sviluppare

- In termini assoluti la zona con maggiore estensione di zone pedonali è la 70132 - Marconi - San Girolamo – Fesca, con quasi 22mila mq, ma – sempre per effetto della ridotta estensione – in termini relativi si colloca al top la 70121 - Quartiere Umbertino – Madonnella, con una estensione di circa la metà, subito seguita da 70122 - Bari Vecchia – Murat con circa 6mila metri quadri.
- Ben sei su 11 le zone senza alcun area riservata alla circolazione pedonale.

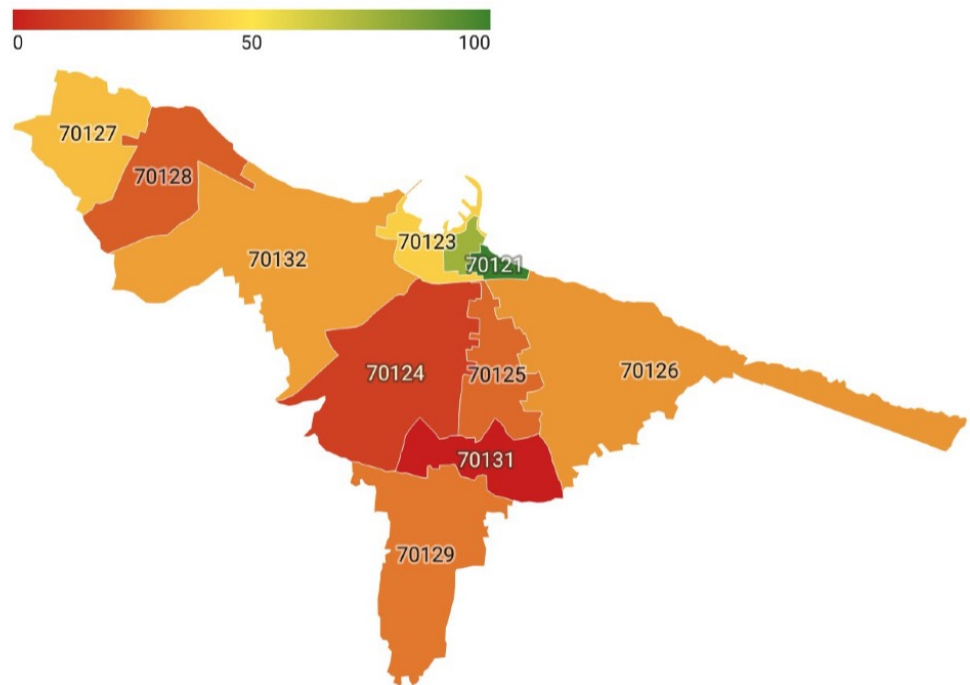
**BARI - INDICE DI PEDONALITA'**



# Bari: la diffusione del tpl

- A Bari Vecchia – Murat – 50122 sono presenti 48 fermate dell'autobus e 54 nella zona 70121 - Quartiere Umbertino – Madonnella, ma anche in questo caso, in termini relativi l'indice di diffusione del trasporto pubblico locale pone in evidenza queste due aree centrali della città.
- In termini assoluti le fermate del TPI sono 284 a 70132 - Marconi - San Girolamo – Fesca e 274 a 70126 - Madonnella - Japigia – Torre Mare, ma in termini relativi queste due zone molto ampie si collocano in una posizione intermedia per la disponibilità di servizio ramificato di trasporto pubblico. In ogni caso la situazione peggiore si ha, sia in termini assoluti, con 38 fermate, che in termini relativi nella zona 70131 – Carbonara.

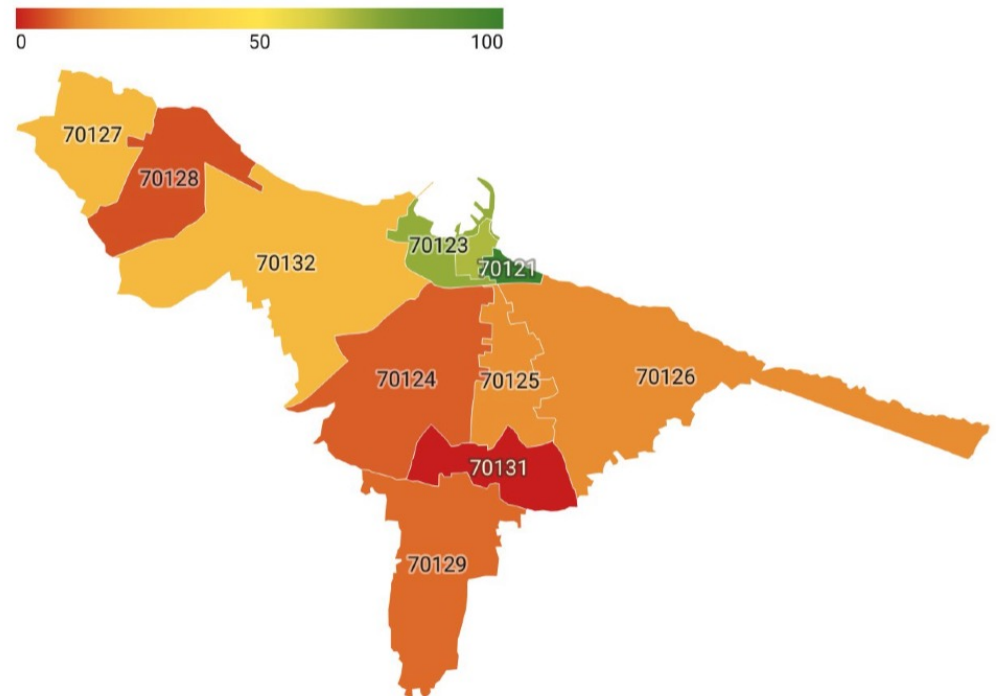
**BARI - INDICE DI DIFFUSIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO**



# Bari: l'intensità del tpl

- La situazione appena vista in termini di diffusione dei servizi di TPL è sostanzialmente analoga anche se guardiamo l'indice di intensità dei servizi, calcolati utilizzando il numero di corse degli autobus. Il servizio si concentra abbastanza nella parte storica della città, mentre sembra abbastanza carente nelle aree periferiche, soprattutto quelle che si stendono verso sud, con la zona 70131 – Carbonara che vede transitare in un giorno feriale invernale durante l'apertura delle scuole circa 1.300 corse (85 ogni 1000 abitanti) rispetto alle oltre 4.300 per la 70121 - Quartiere Umbertino – Madonnella (251 per 1.000 abitanti)

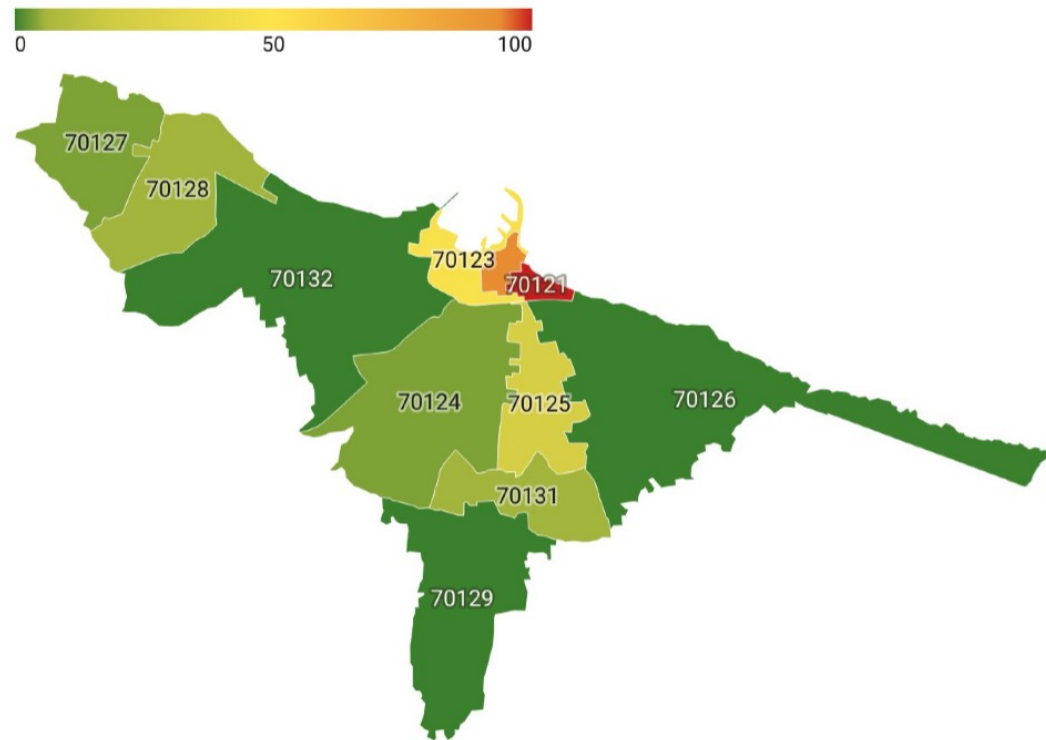
**BARI - INDICE DI INTENSITA' DEL TRASPORTO PUBBLICO**



# Bari: la motorizzazione privata

- In termini assoluti la zona con maggior numero di auto è la 70126 - Madonnella - Japigia – Torre Mare, con oltre 30mila, ma in termini relativi è la solita 70121 - Quartiere Umbertino – Madonnella, a registrare 100 punti per l'indice di motorizzazione privata, anche se le auto presenti sono meno di diecimila.
- In ogni caso la maggiore presenza di mezzi privati – sempre in termini relativi agli abitanti ed all'estensione territoriale, sulla cui base si calcola l'indice) – si registra nelle tre zone più centrali della città.

**BARI - INDICE DI MOTORIZZAZIONE PRIVATA**

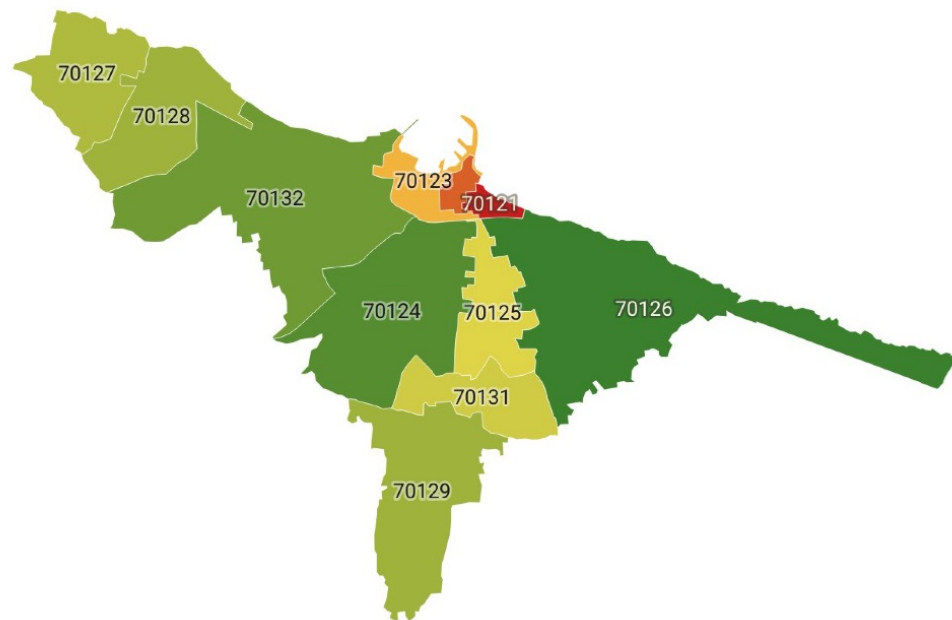
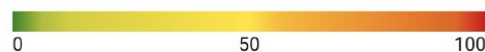


# Bari: la motorizzazione privata più inquinante

- Fondamentalmente analoga la situazione anche per quanto riguarda l'incidenza di veicoli più inquinanti (fino ad euro 4). Se invece consideriamo la situazione in termini percentuali all'interno di ogni zona CAP, vediamo che la 70123 - Quartiere Libertà è quella peggio messa, con il 55,8% di auto fino ad euro 4, mentre la 70126 - Madonnella - Japigia – Torre Mare è quella che presenta un parco veicolare meno vecchio (44,8% fino a Euro 4 e 0,56% di mezzi elettrici).

## BARI - INDICE DI MOTORIZZAZIONE PRIVATA PIU' INQUINANTE

AUTO FINO AD EURO 4

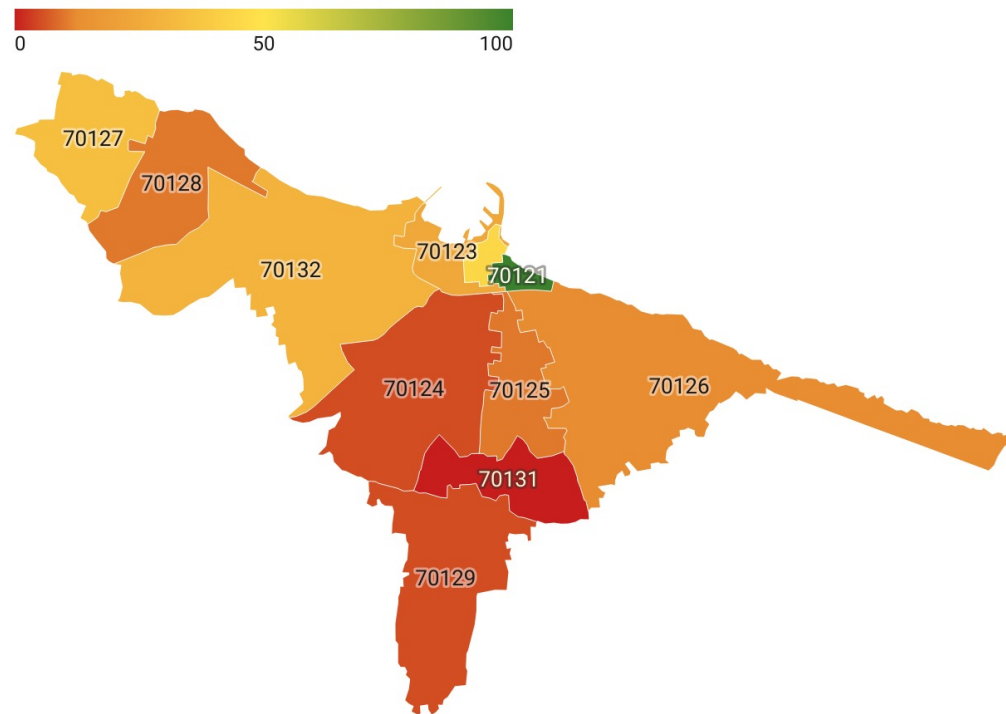


# Bari

## una città divisa dalla mobilità

- L'analisi per zone CAP evidenzia una Bari a due velocità: i valori massimi di mobilità sostenibile si registrano nel centro murattiano (70121), mentre le aree periferiche – come Carbonara, Ceglie, Loseto e Japigia – non superano i 10 punti sull'indicatore sintetico complessivo. Il divario centro-periferia è accentuato anche dal reddito: oltre 31-33 mila euro annui nel centro, contro meno di 18 mila nelle aree marginali. Le disuguaglianze economiche e di accessibilità si rafforzano reciprocamente, generando una città socialmente e spazialmente frammentata.

### BARI - INDICE DI SINTESI DI MOBILITA' SOSTENIBILE



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: COMUNE • Creato con Datawrapper