OSSERVATORIO MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

CAGLIARI
IN MOVIMENTO

Tre anni di mobilità urbana
Agosto 2023 – novembre 2026



Kyoto Club
CleanCities
Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile

Indice

Prefazione
Le voci della mobilità cagliaritana
1. Metropolitana leggera: infrastrutture e integrazione
2. Trasporto pubblico: CTM ed elettrificazione
3. Biciplan, percorsi verdi e mobilità attiva
4. Sicurezza stradale, scuole e spazio pubblico
5. Sharing, sosta, traffico e intermodalità
6. Qualità dell'aria, salute e mobilità
7. Il PUMS comunale e metropolitano
PARTE SECONDA – Cagliari in numeri
8. La dipendenza dall'automobile
9. Trasporto pubblico: offerta e domanda
10. Mobilità attiva e condivisa
11. Qualità dell'aria: dal 2013 al 2025
12. Emissioni e origine degli inquinanti
13. Inquinamento e salute

Prefazione



L’Osservatorio sulla mobilità urbana sostenibile, promosso da Kyoto Club e Clean Cities Campaign Italia, monitora dati, decisioni pubbliche e progetti nelle maggiori città italiane. La serie degli e-book locali trasforma gli aggiornamenti dell’Osservatorio in un racconto ragionato, nel quale le politiche si confrontano con la loro realizzazione e con gli indicatori disponibili.

Cagliari costituisce un caso istruttivo: una città baricentro di spostamenti che oltrepassano i confini comunali, dove la qualità del trasporto pubblico urbano convive con una forte dipendenza dall’automobile negli spostamenti dell’area metropolitana. Il futuro della rete metrotranviaria, l’elettrificazione degli autobus, l’ampliamento delle connessioni ciclabili e il ripensamento degli spazi scolastici sono capitoli di una sola trasformazione, non progetti separati.

Il bilancio dei dati mette in evidenza una contraddizione: al rinnovamento tecnologico dei mezzi non corrisponde ancora una riduzione strutturale della motorizzazione. Nel 2024 si contano 709 auto ogni mille abitanti; nel 2023 la rete ciclabile censita è di 37 km e la domanda di trasporto pubblico è ancora inferiore a quella del 2019. La priorità è rendere competitivo il sistema delle alternative all’auto, anche per gli spostamenti intercomunali.

Il riconoscimento Urban Award 2026 al programma «Cagliari cambia passo» rende particolarmente utile un bilancio che non si fermi al premio: la questione centrale è in quale misura i cantieri, gli investimenti e le politiche già delineate producano un riequilibrio effettivo degli spostamenti e dello spazio urbano.

Osservatorio – scheda Cagliari https://italy.cleancitiescampaign.org/cagliari/

Le voci della mobilità cagliaritana

Intervista a Yuri Marcialis – 23 luglio 2024

Assessore alla Mobilità, infrastrutturazione urbana e gestione uffici comunali del Comune di Cagliari. Dichiarazioni, dati e previsioni sono riferiti alla data dell'intervista.



Intervista originale integrale
https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-23-7-2024-intervista-al-neo-assessore-alla-mobilita-di-cagliari/

In seguito alle recenti elezioni amministrative che hanno interessato alcune delle 18 città monitorate dall'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile, ed in particolare Bari, Bergamo, Cagliari, Firenze e Prato, abbiamo rivolta alcune domande ai/alle neo-assessori/e alla Mobilità.

Il primo ad inviarci le sue risposte è stato Yuri Marcialis (Assessore alla Mobilità, infrastrutturazione urbana e gestione uffici comunali) del Comune di Cagliari.

Come giudica la fotografia realizzata recentemente dall'Osservatorio riguardo alla situazione della mobilità di Cagliari? (Il punto sulla mobilità nel capoluogo sardo)

La fotografia è certamente realistica. Evidenzia una propensione delle cittadine e dei cittadini a muoversi maggiormente coi mezzi privati, nonostante il servizio pubblico (in particolare autobus) sia di ottimo livello. Tra le altre cose, il parco mezzi verrà decisamente rinnovato nei prossimi due anni.

Quali sono gli obiettivi della nuova Amministrazione cagliaritana nel campo della mobilità?

Gli obiettivi sono diversificati e riguardano diversi aspetti.

Il punto principale è diminuire il tempo di percorrenza per recarsi in città e per muoversi all'interno della città. Serviranno politiche congiunte con altre Istituzioni per favorire gli spostamenti attraverso la SS554, così da evitare traffico di passaggio in alcune vie cittadine, non progettate per quello scopo. Avremo la necessità di ottimizzare l'accesso in città nella zona di piazza Matteotti per consentire una migliore circolazione sia privata che pubblica.

Per entrare nello specifico, per esempio in relazione al trasporto pubblico (autobus), contiamo di avere un 80% di mezzi elettrici entro il 2025. Inoltre abbiamo tra le priorità quella di incrementare la rete di piste ciclabili e di migliorare la sicurezza dei pedoni, anche attraverso modifiche degli attraversamenti.

Sul trasporto pubblico Cagliari sta puntando sulla estensione della metrotranvia. Pensa che questa strada possa determinare uno spostamento modale a favore della mobilità collettiva?

Pensiamo che con il completamento della linea che da via Dante collegherà via Roma e piazza Matteotti ci sarà certamente un incremento degli spostamenti in favore della mobilità collettiva. Questa estensione della rete della metrotramvia soddisferà i bisogni di mobilità delle persone e migliorerà, a nostro parere, la qualità della vita in città.

Cagliari si è mossa per rafforzare la mobilità ciclabile e pedonale, pensa che queste misure possano essere rafforzate? Avete progetti in tal senso? E più in generale sulla regolazione del traffico privato?

Ho già accennato ad alcuni interventi in tal senso. Sarà uno dei nostri obiettivi, quello di favorire, promuovere e rendere più sicuro muoversi a piedi e in bicicletta. Questo tipo di politica attiene anche alla salute pubblica, numerosi studi evidenziano come la qualità della vita delle cittadine e dei cittadini possa notevolmente migliorare grazie alla buona pratica di camminare o pedalare. E' nostro obiettivo promuovere questo tipo di mobilità rafforzando l'infrastrutturazione urbana.

A Cagliari esistono pochi servizi di sharing mobility, ritiene di assumere iniziative per estenderli?

I servizi di sharing sono utili e sempre più apprezzati. Anche in questo caso, si parla di un servizio utile per la cittadinanza e i turisti. Molte amministrazioni pubbliche, Comune compreso, operano già con un car sharing interno.

Certamente servirà implementare il servizio, non solo nel centro storico ma abbiamo necessità di approfondire il tema perché l'ultima gara riguardante il bike sharing non ha avuto buon esito per carenza di domande.

Dagli impegni alle realizzazioni – aggiornamento redazionale 2026

Nel 2026 il dato comunicato sulla quota di flotta CTM a zero emissioni è del 70%: non va confuso con il traguardo dichiarato nel 2024. Il nuovo Biciplan e il programma premiato all'Urban Award confermano l'importanza attribuita alla mobilità attiva. L'apertura del collegamento metrotranviario verso Matteotti, invece, rimane una prospettiva futura. Il monitoraggio degli indicatori consentirà di valutare l'efficacia delle scelte oltre la dimensione degli investimenti.

1. Metropolitana leggera: infrastrutture e integrazione



La metrotranvia costituisce uno degli strumenti principali per collegare il capoluogo ai poli di servizio e ai comuni contermini. Il nodo strategico non è soltanto l'estensione fisica della rete: il suo impatto dipende anche dalle coincidenze, dalla leggibilità degli orari, dalle tariffe e dalla qualità dei collegamenti con autobus, ferrovie e percorsi ciclabili.

La rete su ferro costituisce una struttura portante sulla quale riorganizzare i servizi di adduzione e le coincidenze.

Dal recupero della ferrovia al tram-treno

MetroCagliari nasce dal riuso della ferrovia a scartamento ridotto. Il percorso originario Repubblica–Monserrato misura 6,8 km; nel 2015 si aggiungono i collegamenti verso il Policlinico e Settimo San Pietro. Quest'ultimo utilizza l'infrastruttura ferroviaria esistente con alternanza fra servizi ferroviari e tranviari. La rete mette quindi in relazione il centro, i comuni limitrofi e il polo universitario e sanitario.

https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-19-5-2025-storia-e-sviluppi-della-metrotranvia/

Piazza Matteotti: il nuovo nodo di scambio

Le previsioni del 2025 indicavano il completamento nel 2026; gli aggiornamenti di novembre 2026 collocano invece l'apertura a metà 2028, dopo i collaudi. Le interferenze con i sottoservizi e i ritrovamenti archeologici incidono sul calendario. Il collegamento con la stazione ferroviaria e gli autobus extraurbani può rendere più competitivi gli spostamenti senza automobile. Il ramo verso il Poetto risulta accantonato nelle notizie più recenti, mentre rimangono le prospettive di estensione a Sestu e dei servizi BRT verso Quartu.

https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-metro-leggera-verso-piazza-matteotti-apertura-prevista-a-meta-2028/

Una rete di area vasta

Nella ricostruzione del PUMS del 2023 la linea 1 si sviluppa per 8,1 km fino al Policlinico, mentre la linea 2 collega Gottardo a Settimo San Pietro per 4,3 km. Il prolungamento verso Matteotti supera i 2,5 km. La direttrice Poetto, prevista per circa 4,3 km, costituisce invece una prospettiva progettuale. La cartografia del piano consente di leggere insieme le connessioni con i poli universitari e ferroviari.

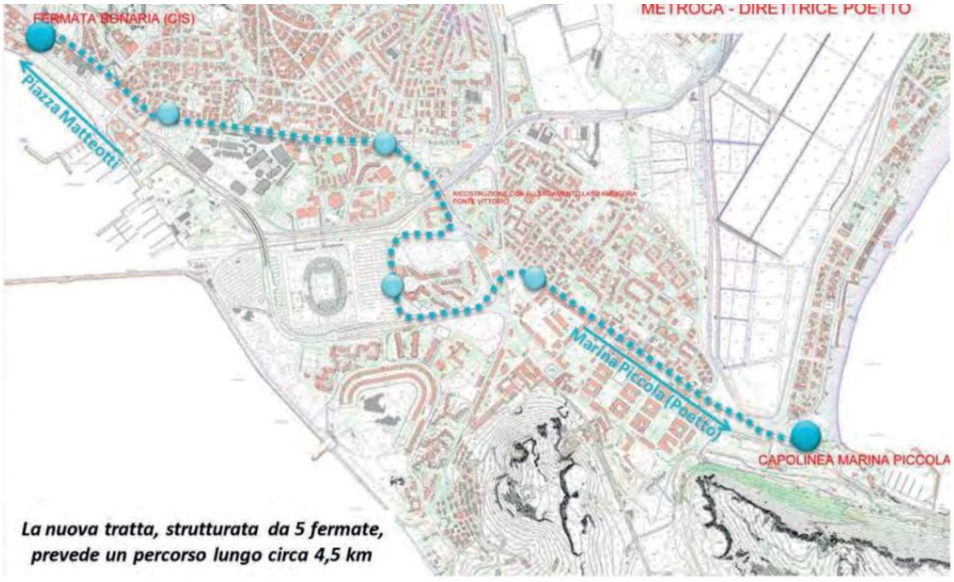
Le linee 1 e 2 nella cartografia del rapporto del 2023 (p. 6).



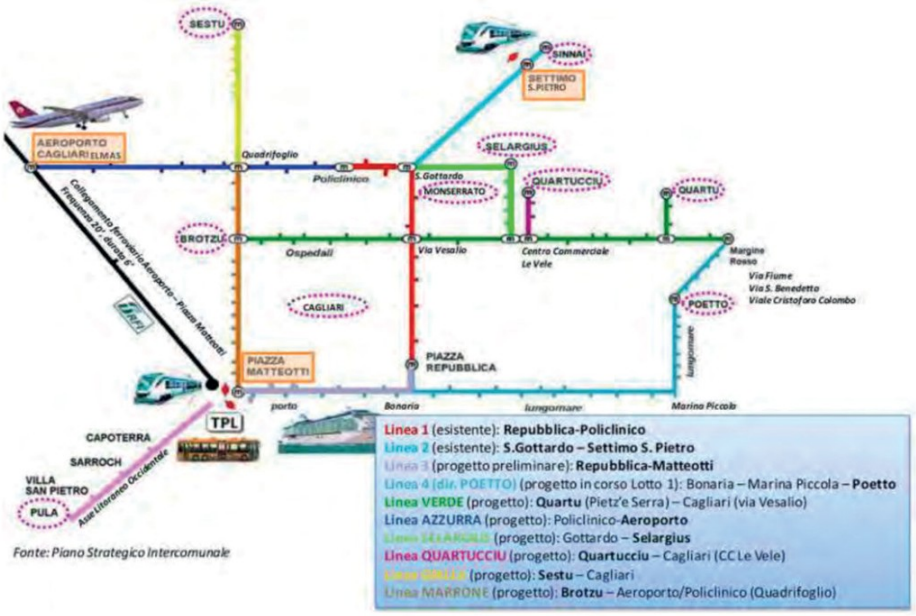
Il progetto preliminare del collegamento Repubblica–Matteotti (p. 7), non una linea già in esercizio.



La direttrice verso il Poetto nello schema progettuale del 2023 (p. 7).



La rete di area vasta prevista dal piano al 2030 (p. 8): le direttrici prospettate non equivalgono a opere completate.



IL TPL: la metrotranvia – rete di progetto

RETE METROPOLITANA LEGGERA AREA VASTA E NODI INTERMODALI (fonte Piano Strategico Intercomunale)

https://italy.cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2023/08/pums-Cagliari.pdf#page=6

Rete e aggiornamenti sulla mobilità locale https://italy.cleancitiescampaign.org/cagliari/

2. Trasporto pubblico: CTM ed elettrificazione



L’offerta di autobus è una delle principali risorse di Cagliari. Nella fotografia dell’Osservatorio pubblicata nel giugno 2024, il servizio era descritto come tornato ai livelli pre-pandemia, ma non sufficiente di per sé a rovesciare il predominio dell’auto privata. Il rilancio deve riguardare frequenze, velocità commerciale, accessibilità, copertura e integrazione dell’intera area urbana.

Nell’intervista del luglio 2024 l’assessore Yuri Marcialis indicava come intenzione il raggiungimento dell’80% di autobus elettrici entro il 2025. Nelle comunicazioni della Settimana europea della mobilità 2026 ricorre l’obiettivo di arrivare a una flotta CTM completamente elettrica entro il 2030. Sono impegni e traguardi da verificare con dati effettivi sul parco circolante e sulle immissioni in servizio.

Il rinnovo della flotta nel 2026



Con l’immissione di 47 ulteriori autobus elettrici, il programma PNRR di CTM raggiunge un investimento complessivo di circa 92 milioni di euro. L’Osservatorio riferisce 236 autobus

elettrici, 152 finanziati dal PNRR, e una quota del 70% di mezzi elettrici nel primo semestre 2026. Il traguardo della completa conversione è indicato per il 2030. Per valutare il beneficio sulla mobilità occorre tuttavia osservare anche frequenze, estensione territoriale, velocità commerciale e passeggeri: cambiare la propulsione non equivale automaticamente a ridurre l'uso dell'automobile.

https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-47-nuovi-bus-elettrici-in-servizio-la-flotta-ctm-e-ora-al-70-a-zero-emissioni/

Le linee elettriche e i collegamenti con Quartu

L'annuncio per il 7 gennaio 2026 prevedeva l'impiego esclusivo di autobus elettrici sulle linee 3 e M, che servono anche Monserrato. Contestualmente CTM ha comunicato la revisione dei servizi 30 e QEX verso Quartu Sant'Elena, con frequenze di punta di dieci minuti. L'intervento mostra come il rinnovo della flotta debba essere accompagnato da orari e frequenze competitivi: la sostenibilità del mezzo non sostituisce la qualità del servizio.

https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-accelera-sulla-mobilita-elettrica-dal-7-gennaio-le-linee-3-e-m-solo-con-bus-elettrici/

Tariffe e diritto allo studio

Per l'anno scolastico e accademico 2026–2027 CTM ha confermato le agevolazioni per gli studenti che viaggiano in autobus e filobus. Il rinnovo degli abbonamenti e l'accesso dei nuovi utenti si inseriscono nelle misure regionali per il diritto allo studio. La convenienza economica è importante quanto la disponibilità delle corse: un servizio accessibile può consolidare abitudini di viaggio meno dipendenti dall'auto.

Leggi la notizia dell'Osservatorio

Offerta e domanda: due indicatori distinti

La serie storica dell'Osservatorio registra 32 milioni di passeggeri nel 2019 e 23,7 milioni nel 2022. La ripresa dell'offerta non basta quindi, da sola, a dimostrare il recupero della domanda. La bigliettazione contactless introdotta nel gennaio 2025 può ridurre le difficoltà di accesso occasionale al servizio; la sua efficacia va valutata con dati di utilizzo.

https://datawrapper.dwcdn.net/JTSsS/2/

Il punto sulla mobilità nel capoluogo (giugno 2024)
https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-10-6-2024-il-punto-sulla-mobilita-nel-capoluogo-sardo/

Mobilità verso il 2030 https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-mobilita-verso-il-2030-bus-elettrici-zone-30-e-rilancio-di-santavendrace/

3. Biciplan, percorsi verdi e mobilità attiva

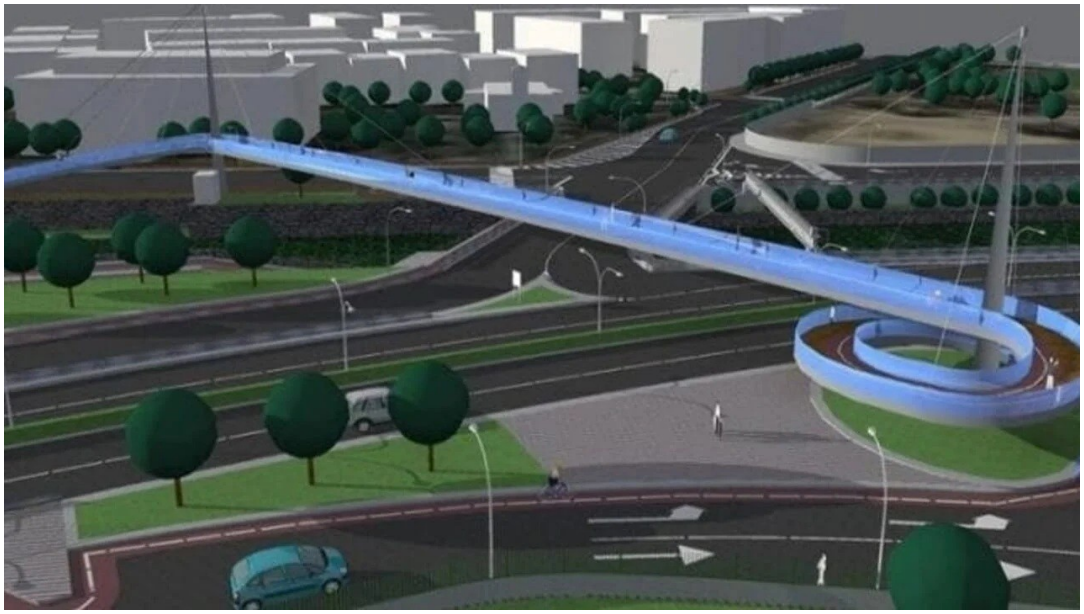


Il 16 febbraio 2026 il Consiglio metropolitano ha approvato l'aggiornamento del Biciplan. La rete prevista passa da 243 a 366 chilometri: la crescita riguarda la dimensione pianificata, articolata in collegamenti tra centri abitati, poli attrattori e itinerari regionali, non un aumento automaticamente già realizzato delle piste percorribili.

Su scala comunale, «Cagliari cambia passo» propone una maggiore continuità della rete ciclabile, percorsi pedonali, spazi verdi e ombreggiati e interventi di depavimentazione. L'Urban Award 2026 ha premiato questo programma, valutato dalla giuria per il livello di attuazione, i risultati e il miglioramento della qualità urbana. Il programma comprende interventi per circa 15 milioni di euro distribuiti in cinque ambiti.

La lunghezza della rete è un indicatore utile, ma non sufficiente: la continuità dei tracciati, la protezione agli incroci e il collegamento con scuole, fermate e luoghi di lavoro determinano la possibilità di usare la bicicletta per gli spostamenti quotidiani.

Ricucire la rete oltre i confini comunali



Il collegamento di Is Pontis Paris affronta una discontinuità tra Cagliari, Monserrato e Selargius attraverso un attraversamento ciclopedonale in via Riu Mortu. La continuità fra comuni è essenziale perché molti spostamenti quotidiani attraversano i confini amministrativi. L'immagine di progetto illustra la soluzione prevista, non un'opera già realizzata.

https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-a-is-pontis-paris-il-collegamento-tra-le-ciclabili-di-tre-comuni/

Il canale di Terramaini

La giunta ha approvato un'estensione di un chilometro del percorso ciclopedonale sulla sponda destra, fra via dei Conversi e il ponte di via Tramontana. Si tratta di un progetto approvato, non ancora di un chilometro disponibile agli utenti.

https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-approvato-un-chilometro-di-ciclabile-lungo-il-canale-di-terramaini/

La crescita della rete comunale

La serie dell'Osservatorio passa da 19 km nel 2016 a 37 nel 2022. La scheda MobilitAria riporta 55,5 km per il 2024. Il confronto con l'obiettivo comunale di 72 km richiede attenzione alla definizione delle infrastrutture conteggiate; non va inoltre confuso con i 366 km programmati dal Biciplan metropolitano.

https://datawrapper.dwcdn.net/8K6du/2/

Una rete per gli spostamenti quotidiani

La previsione comunale del 2023 distingue la dotazione iniziale di 21,6 km e 50,6 km di nuovi percorsi. La continuità è affidata anche alla moderazione della velocità nei tratti dove non è possibile realizzare una pista separata. Il risultato va verificato attraverso collegamenti effettivamente percorribili, non soltanto attraverso l'estensione nominale della rete.

Aggiornamento Biciplan – Città Metropolitana
https://cittametropolitanacagliari.it/portale/page/it/approvazione_aggiornamento_biciplan?contentId=NVT33314

Urban Award 2026 https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/urban-award-2026-cagliari-al-primo-posto-con-il-piano-per-ciclabili-percorsi-verdi-e-strade-scolastiche/

4. Sicurezza stradale, scuole e spazio pubblico



La sicurezza non può essere trattata come semplice effetto collaterale delle opere viarie. Il PUMS comprende interventi a tutela di pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico e richiama una relazione esplicita fra Biciplan e zone 30. La trasformazione delle aree scolastiche introduce un criterio quotidiano e verificabile: arrivare a scuola in sicurezza e ridurre la pressione delle auto negli orari di entrata e uscita.

Con «Cagliari cambia passo», percorsi verdi, strade scolastiche e contrasto alle isole di calore diventano parti di una stessa agenda urbana. Si dovrà misurare la consistenza effettiva delle zone a velocità moderata, il numero di attraversamenti protetti, gli interventi completati e gli esiti sull'incidentalità, senza assimilare obiettivi annunciati e risultati.

Cagliari cambia passo

Il programma premiato con l'Urban Award 2026 dispone di interventi per circa 15 milioni di euro. La combinazione di verde, ombreggiamento, depavimentazione e strade scolastiche riconosce che il comfort climatico condiziona la scelta di camminare. Il successo del programma dovrà essere valutato attraverso la fruibilità concreta degli spazi e non soltanto il numero di opere.

https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/urban-award-2026-cagliari-al-primo-posto-con-il-piano-per-ciclabili-percorsi-verdi-e-strade-scolastiche/

Via Roma: ridisegnare il fronte urbano

Il 1° agosto 2025 si è concluso il secondo lotto della riqualificazione di via Roma, iniziata nel marzo 2023. L'investimento di 10 milioni di euro, sostenuto da fondi FSC e PON Metro Plus, ha accompagnato il ripristino della circolazione a doppio senso con una passeggiata ciclopedonale, nuove alberature e spazi ricreativi. Il caso è significativo perché la trasformazione dello spazio pubblico si confronta con le esigenze di collegamento di uno dei principali assi cittadini.

https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-1-8-2025-via-roma-riaperta-al-traffico-conclusi-i-lavori-del-secondo-lotto-nuova-viabilita-e-piu-spazi-per-la-mobilita-dolce/

Manutenzione e sicurezza

Il contratto di manutenzione avviato nel giugno 2026 dispone di circa 21 milioni fino al 2029. Il primo lotto 2027 comprende attraversamenti rialzati, collegamenti ciclabili e lavori sui marciapiedi. È importante verificare che la manutenzione ordinaria contribuisca alla riduzione del rischio per gli utenti vulnerabili. Il contratto interessa oltre 600 km di strade, 44 ponti e più di 1,2 milioni di metri quadrati di marciapiedi. Il Comune riferisce 86 mila metri quadrati di pavimentazioni già riqualificati e 544 segnalazioni gestite. Il programma 2027 comprende anche due rotatorie in viale Poetto e sette attraversamenti rialzati: interventi programmati, non ancora conclusi alla chiusura del volume.

Le strade scolastiche

Nel settembre 2024 è stata sperimentata una strada scolastica in via Pietro Quesada, presso la scuola Giovanni Lilliu. La limitazione della circolazione nei momenti di ingresso e uscita può favorire autonomia e sicurezza dei bambini, soprattutto se accompagnata da percorsi pedonali continui e da una gestione della sosta circostante.

Piazza San Giacomo e le nuove strade scolastiche

Il 6 maggio 2025 la Giunta ha deliberato la pedonalizzazione di piazza San Giacomo, nel quartiere Villanova, in relazione al ripristino del percorso della linea 7 lungo via Piccioni. Nella stessa seduta ha disposto una sperimentazione di zone scolastiche in via Fabio Filzi e via Dei Partigiani, con limitazioni alla circolazione e alla sosta. Sono interventi che collegano la sicurezza degli accessi alle scuole alla restituzione dello spazio pubblico ai pedoni.

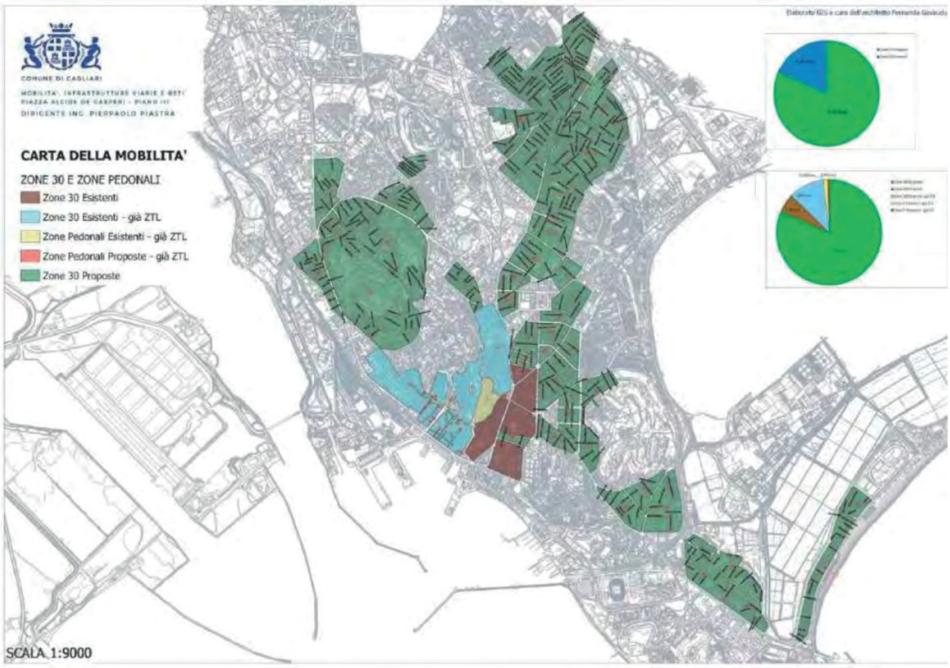
Leggi la notizia dell’Osservatorio

Il piano descriveva 102.660 m² di aree pedonali dopo la delibera del 2020. La cartografia delle aree pedonali di progetto è tratta dal rapporto del 2023 (p. 11).



Zone Pedonali di progetto istituite con delibera n.76/2020

Il PUMS riportava circa 7,62 km² di Zone 30, comprese quelle già ZTL; la mappa distingue le aree esistenti e proposte (p. 19).



Zone 30 esistenti e di progetto istituite con delibera n.75/2020

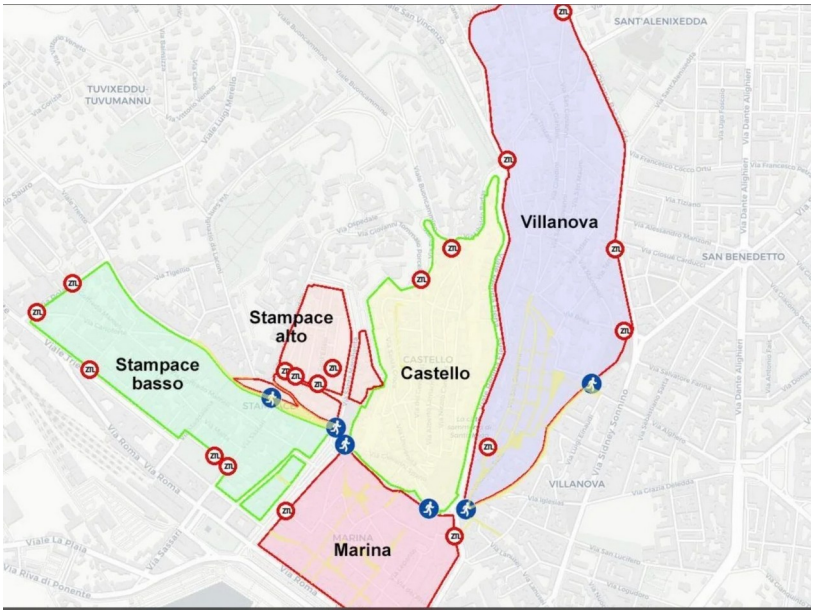
Sant'Avendrace e l'adattamento climatico

Nel confronto della Settimana europea della mobilità 2026 al Parco di Molentargius è emersa la prospettiva di riqualificare viale Sant'Avendrace e di introdurre un titolo di viaggio integrato. La progettazione delle strade deve considerare anche ombra e verde, nonché le condizioni di lavoro nei cantieri durante le ondate di calore. Nel dibattito sono emerse proposte alternative di nuove infrastrutture viarie: il confronto riguarda quindi anche la futura distribuzione dello spazio e delle risorse pubbliche.

Leggi la notizia dell'Osservatorio

https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-21-milioni-per-la-manutenzione-stradale-fino-al-2029/

5. Sharing, sosta, traffico e intermodalità



L'integrazione fra le modalità di trasporto è una prova determinante per il sistema. Il PUMS richiama tariffe integrate, parcheggi di scambio, politiche di sharing, strumenti MaaS e sistemi di regolazione e informazione. Il loro valore dipenderà dalla capacità di semplificare gli spostamenti quotidiani senza spingere gli utenti a ricorrere all'automobile per il primo e ultimo tratto del viaggio.

La regolazione della domanda deve accompagnare il potenziamento del trasporto collettivo.

ZTL: dalla regolamentazione ai controlli

Nel 2026 il nuovo regolamento comprende anche il Poetto, senza introdurre automaticamente nuove restrizioni. A Castello rimangono problemi di rispetto dei varchi; a Stampace pesa la mancanza di controlli elettronici. La revisione uniforma i criteri di accesso e i permessi: la sua efficacia dipenderà dall'applicazione concreta e dalla disponibilità di alternative all'auto.

Motorizzazione e servizi condivisi

Nel 2024 MobilitAria censisce 101.400 autovetture nel comune, equivalenti a 688 ogni mille abitanti, e 100 vetture in car sharing. La presenza di 375 mezzi di micromobilità condivisa si accompagna all'assenza di un servizio di bike sharing censito nello stesso anno. L'integrazione fra questi servizi e il trasporto pubblico resta essenziale per ridurre la necessità di possedere una seconda automobile.

https://datawrapper.dwcdn.net/cAgHY/3/

Intermodalità e regolazione degli accessi

La strategia del piano associa i nodi di interscambio alle misure di regolazione della circolazione. Il criterio di valutazione è l'accessibilità complessiva: la possibilità di raggiungere servizi e destinazioni senza necessariamente utilizzare un'automobile. La trasformazione dei varchi e della sosta deve quindi essere accompagnata da alternative affidabili per gli spostamenti quotidiani.

Le cerniere di mobilità previste dal piano integrano parcheggi, servizi collettivi, sharing e ricarica. Il rapporto ne prevede otto; la mappa è quella del 2023 (p. 18).



Le cerniere di mobilità: localizzazione

La logistica urbana

Il PUMS comunale propone di organizzare le consegne per ridurre le percorrenze dei mezzi merci e migliorare il loro grado di carico. Il centro storico è particolarmente sensibile agli effetti di congestione, rumore e inquinamento. La regolazione degli accessi dei mezzi più ingombranti e inquinanti è quindi complementare alle politiche per la mobilità delle persone. Si tratta di indirizzi di piano, non di risultati già misurati.

https://italy.cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2023/08/pums-Cagliari.pdf#page=20

https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-nuovo-regolamento-ztl-il-poetto-entra-nella-mappa-restano-le-criticita-nei-quartieri-storici/

6. Qualità dell’aria, salute e mobilità



Il trasporto urbano produce conseguenze che vanno oltre il tempo trascorso negli spostamenti: emissioni inquinanti e climalteranti, rumore, rischio stradale e spazio sottratto ad attività collettive. Le nuove misure vanno lette anche in termini di distribuzione dei benefici: chi abita lungo le arterie più trafficate e chi non dispone dell’auto ha particolarmente bisogno di trasporti pubblici affidabili e di strade sicure.

Il monitoraggio ambientale deve distinguere le concentrazioni misurate dalle emissioni stimate.

La fotografia ambientale del 2024

Le concentrazioni annuali devono essere confrontate per singola stazione e perimetro omogeneo. Le tavole dell’Osservatorio riportano per CENCA1 nel 2024 24 µg/m³ di NO_2, 28 di PM10 e 13 di PM2,5. I valori riportati nelle diverse schede possono riferirsi ad aggregazioni differenti.

https://datawrapper.dwcdn.net/HIABp/1/

https://datawrapper.dwcdn.net/EQ1jh/2/

7. Il PUMS comunale e metropolitano

Due scale di pianificazione si intrecciano. Il Comune ha adottato il proprio PUMS nell'agosto 2021; la Città Metropolitana ha approvato definitivamente il PUMS il 3 luglio 2023, dopo l'adozione del novembre 2022. Per valutare la mobilità cagliaritana occorre quindi tenere distinti i due strumenti, individuandone convergenze e responsabilità di attuazione.

Il PUMS metropolitano organizza 22 strategie. Non si limita alle infrastrutture: mette insieme rete del trasporto pubblico su gomma e ferro, integrazione tariffaria, parcheggi di scambio, mobilità turistica, accessibilità, sicurezza per pedoni e ciclisti, logistica urbana, servizi MaaS, zone a traffico regolato e politiche per una città dei 15 minuti.

La ripartizione modale assunta dal Piano come situazione di partenza attribuisce il 77% degli spostamenti ai veicoli privati, il 12% al trasporto pubblico e l'11% alla mobilità attiva. Le quote obiettivo al 2030 sono rispettivamente 59–62%, 17–19% e 21–22%. Si tratta di scenari di piano, non di dati consuntivi 2026. La lettura va integrata con metodo e perimetro di rilevazione delle indagini originali.

La questione decisiva: dalla programmazione ai risultati

Il cambiamento previsto richiede scambi efficaci fra le reti, maggiore competitività del servizio collettivo e continuità dei percorsi a piedi e in bicicletta. È opportuno verificare progetto per progetto ciò che è finanziato, appaltato, realizzato e utilizzato; un tracciato disegnato nel Biciplan non equivale a chilometri di ciclabile in esercizio.

Il piano comunale: un diverso scenario modale

La sintesi di Kyoto Club del giugno 2023 indica per il 2030 una quota del trasporto collettivo del 25,3% e degli spostamenti ciclopedonali del 23,5%. Questi valori appartengono allo scenario comunale e non vanno sovrapposti agli obiettivi metropolitani. Il piano individua due corridoi BRT, Quartu–Mercalli (9,6 km) e La Maddelena–Matteotti (14,9 km), complementari alla rete su ferro. La pianificazione prevede inoltre nodi di scambio e una revisione delle linee CTM per evitare duplicazioni.

Gli scenari comunali

Il riferimento del piano comunale è costituito dagli spostamenti interni nell'ora di punta mattutina: il 63,44% avviene con auto o moto. L'obiettivo è ridurre questa quota al 51,2% entro il 2030. Gli scenari 2025 e 2030 devono essere letti come tappe progettuali, non come risultati già conseguiti. La verifica richiede nuove indagini comparabili per orario, territorio e metodo di rilevazione.

Una rete integrata di trasporto rapido

Il piano comunale considera nove direttrici tranviarie, incluse le estensioni verso gli ospedali, Sestu e Quartu. Due corridoi BRT, Quartu–Mercalli (9,6 km) e La Maddalena–Matteotti (14,9 km), completano lo scenario. Si tratta di ipotesi di piano, non di servizi già attivi. Il disegno è rilevante perché associa capacità del trasporto collettivo e nodi di scambio, evitando che il potenziamento del ferro resti isolato.

Il rapporto del giugno 2023 analizza il piano comunale: nello scenario 2030 la quota auto scende al 51,21%, quella collettiva sale al 25,28%, gli spostamenti a piedi sono il 18,21% e quelli in bici il 5,30%. Sono stime di piano per l'ora di punta mattutina, non risultati

osservati. Il modello stima inoltre emissioni annue di CO_2 da traffico sulla rete interna pari a 93.562 tonnellate, rispetto alle 113.513 dello scenario iniziale. Fonte: Analisi sintetica dei PUMS, giugno 2023, pp. 13–15.

Il progetto Pollicino: osservare gli spostamenti reali

Nel maggio 2024 i primi risultati della rilevazione partecipativa, con circa 500 aderenti, indicavano il 52% degli spostamenti feriali in automobile, il 27% a piedi e il 3% in bicicletta. Il viaggio medio era di 5 km e 14 minuti. Il lavoro e il tempo libero rappresentavano rispettivamente il 33% e il 26% delle motivazioni. Si tratta di risultati preliminari di un campione volontario, non di una misura direttamente confrontabile con la simulazione dell'ora di punta del PUMS. La rilevazione offre però un utile riferimento per valutare la domanda di mobilità quotidiana.

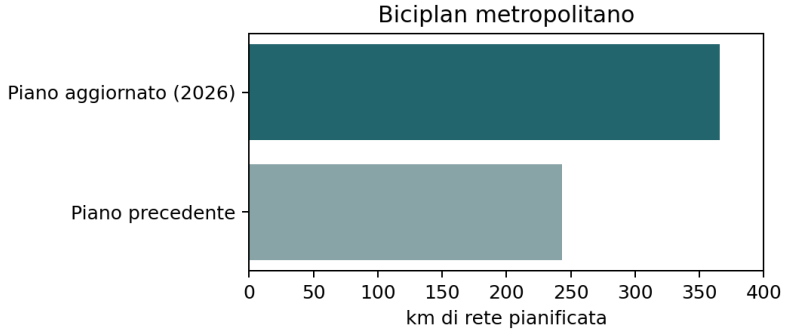
https://italy.cleancitiescampaign.org/pums-updates/cagliari-23-5-2024-i-dati-parziali-dellindagine-pollicino/

https://italy.cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2023/08/pums-Cagliari.pdf

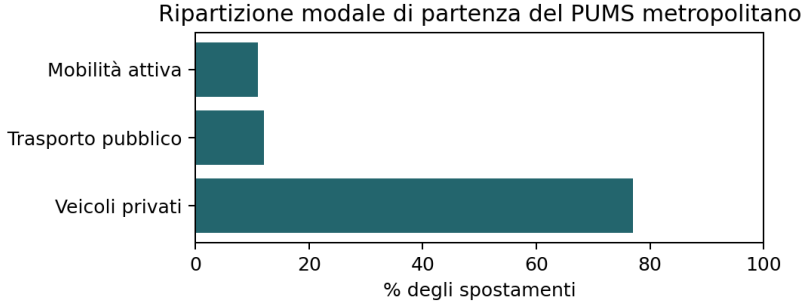
PUMS – obiettivi e quadro modale
https://cittametropolitanacagliari.it/portale/page/it/focus_pums_obbiettivi

PUMS – scheda Osservatorio https://italy.cleancitiescampaign.org/cagliari/

Il confronto tra situazione di partenza e obiettivi del piano riguarda ripartizione modale di partenza del PUMS (auto 77%, TPL 12%, attiva 11%) e obiettivi 2030 (auto 59–62%, TPL 17–19%, attiva 21–22%); rete Biciplan pianificata prima/dopo aggiornamento (243/366 km). Non confondere questi grafici di piano con le serie storiche osservate.



L'ampliamento del Biciplan riguarda la rete programmata: non rappresenta una misura delle ciclabili già realizzate. Fonte: Città metropolitana, aggiornamento del 16 febbraio 2026.



PARTE SECONDA – Cagliari in numeri

Mobilità, ambiente e salute. Una selezione delle tavole originali dell'Osservatorio, accompagnate da commenti interpretativi. Le annualità e i perimetri territoriali variano secondo la fonte.

Grafici dell'Osservatorio – scheda città https://italy.cleancitiescampaign.org/cagliari/

Una lettura comparata degli indicatori

La scheda MobilitAria 2025 consente di seguire insieme rete ciclabile, motorizzazione, domanda di trasporto pubblico, sicurezza e qualità dell'aria. La diversa annualità delle serie impedisce di considerarle una fotografia simultanea. Il dato sugli incidenti deve essere interpretato insieme ai livelli di esposizione al traffico e alla vulnerabilità degli utenti.

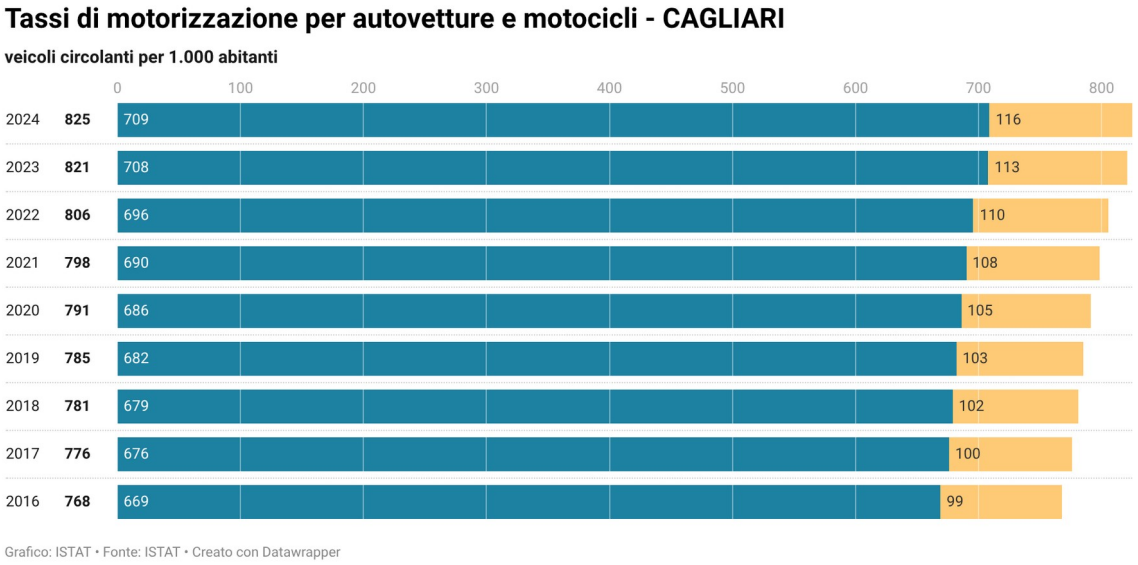
https://datawrapper.dwcdn.net/Akv8u/1/

Scheda MobilitAria 2025, con tavole e cartografie

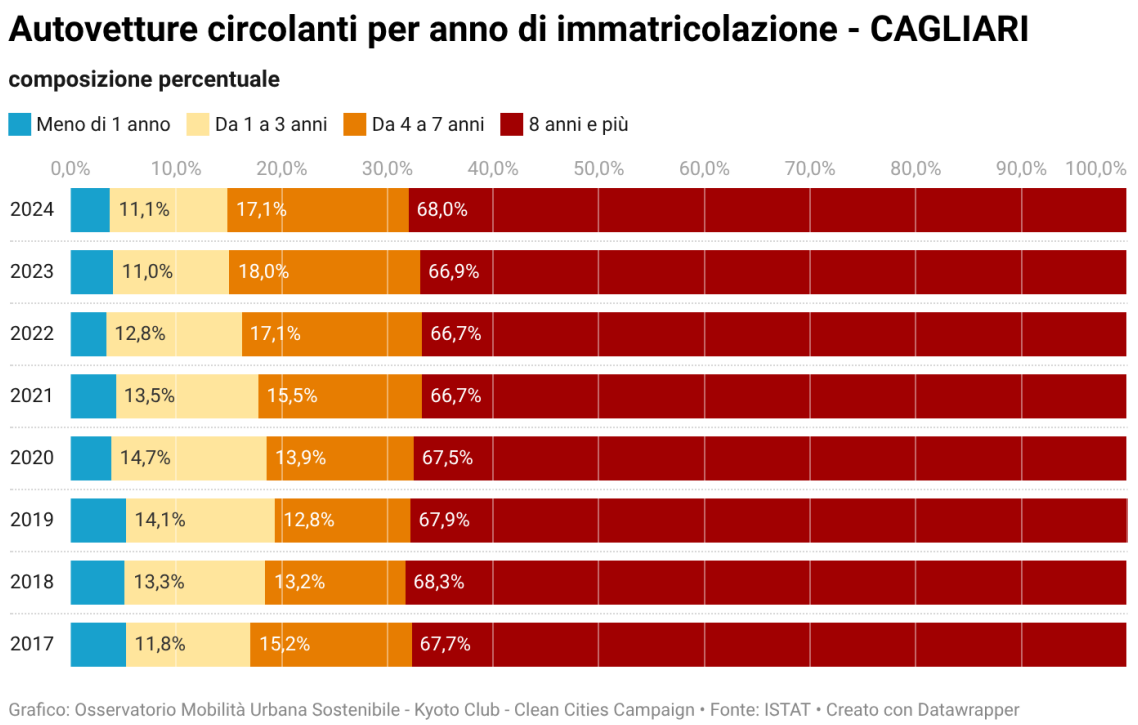
https://italy.cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2025/06/Mobilitaria2025-Cagliari.pdf

8. La dipendenza dall'automobile

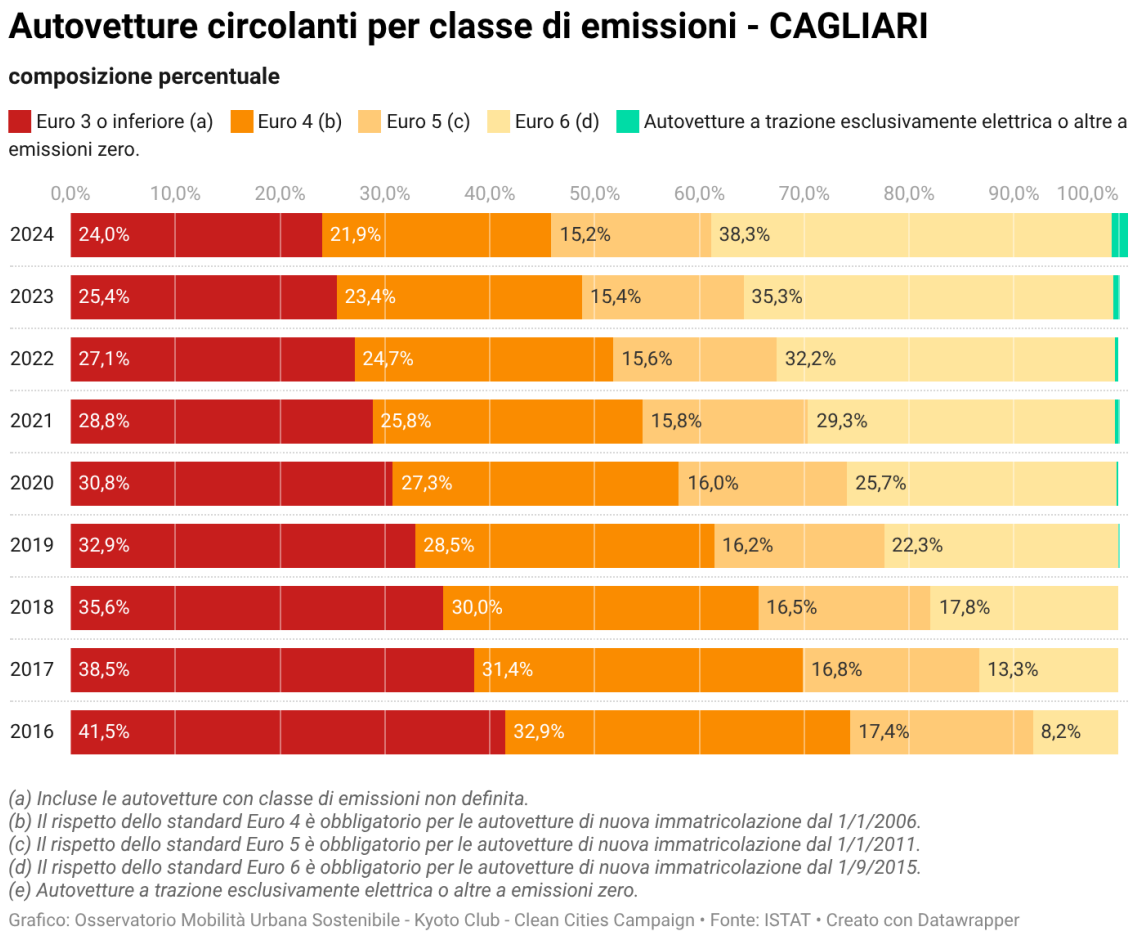
La motorizzazione continua a crescere: 709 auto e 116 motocicli per mille abitanti nel 2024, contro 669 e 99 nel 2016. Il dato ISTAT qui riportato può differire da altre elaborazioni per denominatore e definizioni.



Nel 2024 il 68% delle auto ha almeno otto anni. Il rinnovo tecnologico non ha ancora modificato radicalmente l'età del parco.



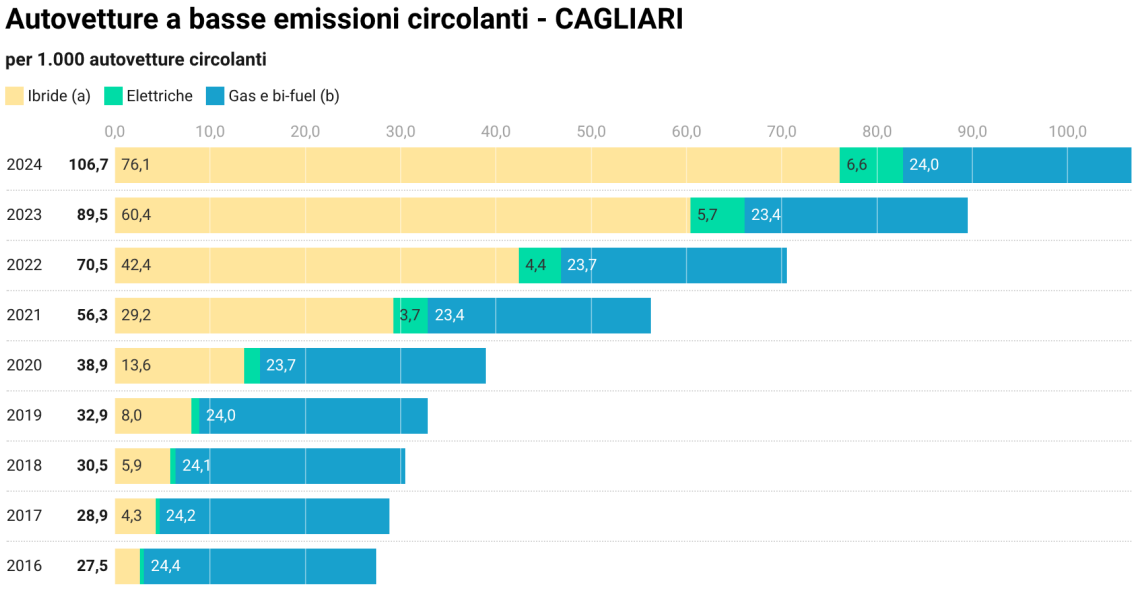
Le auto Euro 3 o inferiori scendono dal 41,5% al 24% fra 2016 e 2024; le Euro 6 salgono dall'8,2% al 38,3%.



(a) Incluse le autovetture con classe di emissioni non definita.
(b) Il rispetto dello standard Euro 4 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/1/2006.
(c) Il rispetto dello standard Euro 5 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/1/2011.
(d) Il rispetto dello standard Euro 6 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/9/2015.
(e) Autovetture a trazione esclusivamente elettrica o altre a emissioni zero.

Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - Kyoto Club - Clean Cities Campaign • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Le auto a basse emissioni secondo la classificazione ISTAT salgono a 106,7 ogni mille nel 2024, soprattutto per effetto delle ibride; la categoria include anche gas e bi-fuel.



(a) Autovetture dotate di doppio motore, elettrico e a combustione (alimentato a benzina o a gasolio).
(b) Autovetture con motore alimentato esclusivamente a gas (metano o Gpl) o con motore bi-fuel, cioè alimentato alternativamente a benzina e Gpl o benzina e metano.

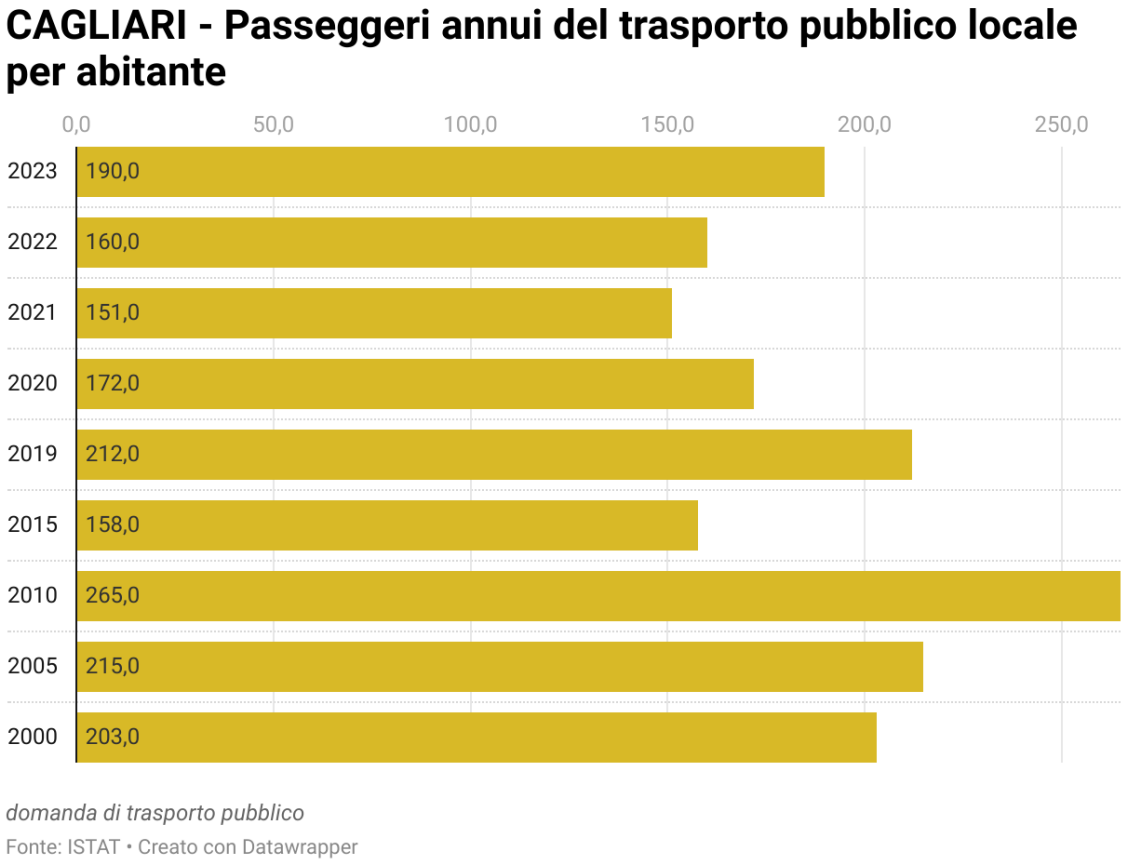
Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - Kyoto Club - Clean Cities Campaign • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Il monitoraggio GoMobility indica una riduzione del 3,1% degli spostamenti in auto nel comune fra autunno 2023 e autunno 2024. È un confronto campionario stagionale, non una misura del parco auto.

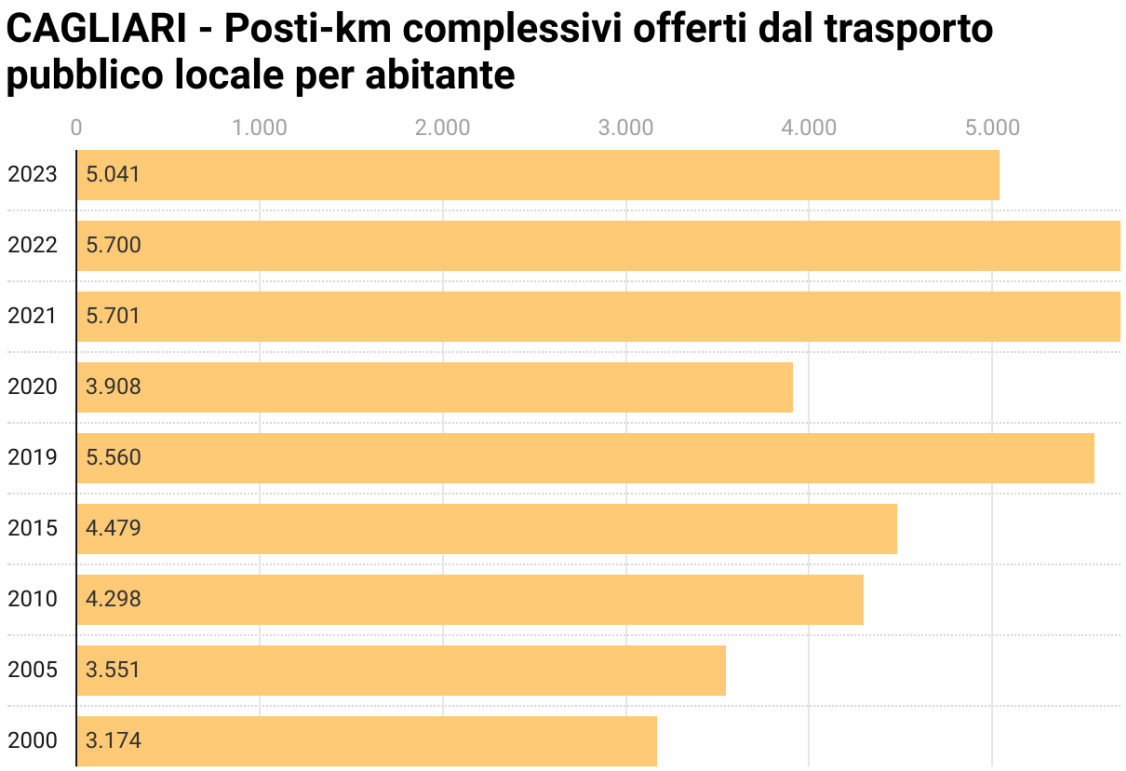


9. Trasporto pubblico: offerta e domanda

La domanda risale da 151 viaggi per abitante nel 2021 a 190 nel 2023, ancora sotto i 212 del 2019. Il recupero non è quindi completo. In valori assoluti, nel 2023 si registrano 28 milioni di viaggi contro 24 milioni nel 2022.



Nel 2023 l'offerta è di 5.041 posti-km per abitante, rispetto a 5.700 nel 2022 e 5.560 nel 2019. L'indicatore misura la capacità offerta, non i viaggi effettuati. L'offerta complessiva scende da 847 milioni di posti-km nel 2022 a 745 milioni nel 2023: il recupero dei passeggeri si accompagna quindi a una contrazione della capacità offerta.



offerta di trasporto pubblico

Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC-CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

La composizione dell'offerta nel 2023 mostra 632 milioni di posti-km su autobus, 40 su filobus e 73 su tram. La rete filoviaria raggiunge 26 km secondo la rilevazione ISTAT 2023.

CAGLIARI - Posti-km offerti dal trasporto pubblico locale per modalità

Cagliari	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Posti km offerti complessivamente - milioni	528	563	658	680	841	587	851	847	745
Posti km offerti servizi di autobus - milioni	432	469	482	538	686	460	698	711	632
Posti km offerti servizi di filobus - milioni	96	94	90	76	83	70	81	63	40
Posti km offerti servizi di tram - milioni	0	0	86	67	72	58	72	74	73

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Gli autobus elettrici o ibridi passano da uno nel 2020 a 32 nel 2023. La categoria comprende anche gli ibridi e non coincide necessariamente con quella dei mezzi a zero emissioni allo scarico.

CAGLIARI - Autobus a basse emissioni (a) utilizzati per il trasporto pubblico locale -

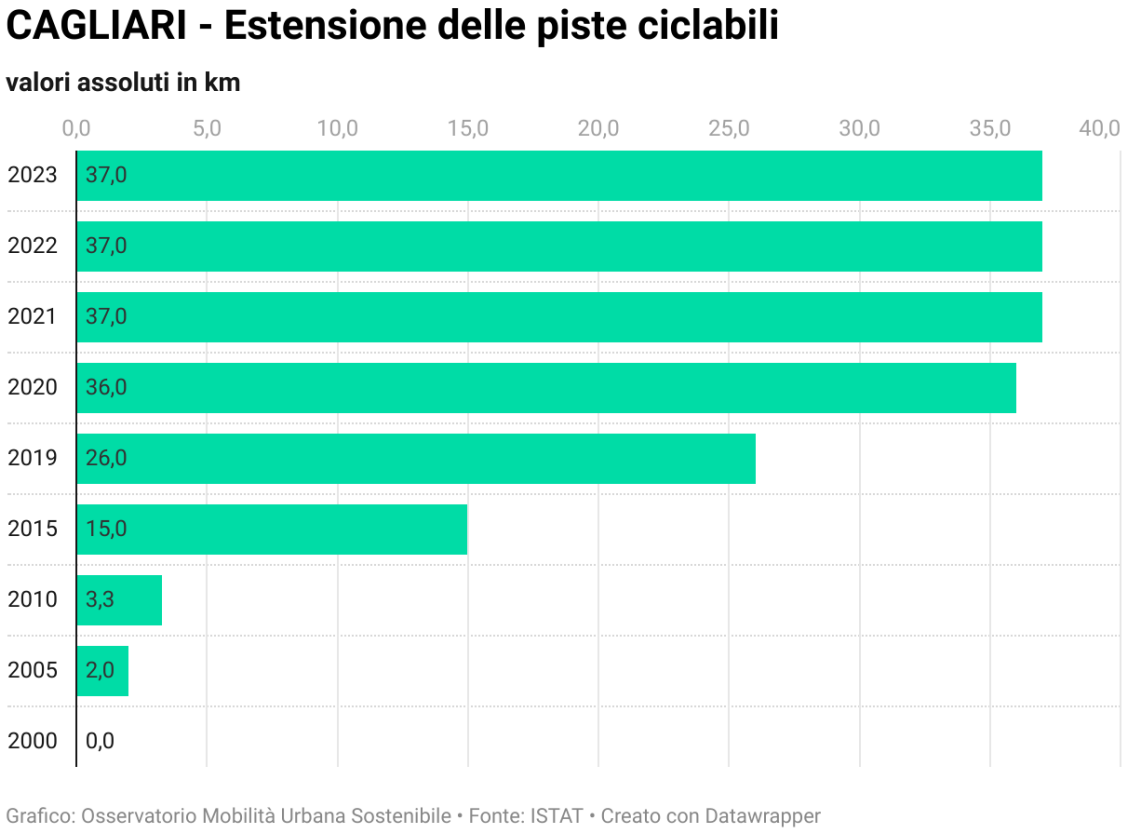
Cagliari	2015	2020	2021	2022	2023
Autobus a basse emissioni	0	1	3	16	32
Autobus elettrici o ibridi	0	1	3	16	32
autobus a metano o gpl					

(a) Sono considerati a basse emissioni gli autobus elettrici (ibridi o a trazione elettrica integrale, inclusi quelli alimentati a idrogeno con tecnologia a celle di combustibile) e gli autobus alimentati a gas (con motore bi-fuel benzina/metano o benzina/Gpl).

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC-CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

10. Mobilità attiva e condivisa

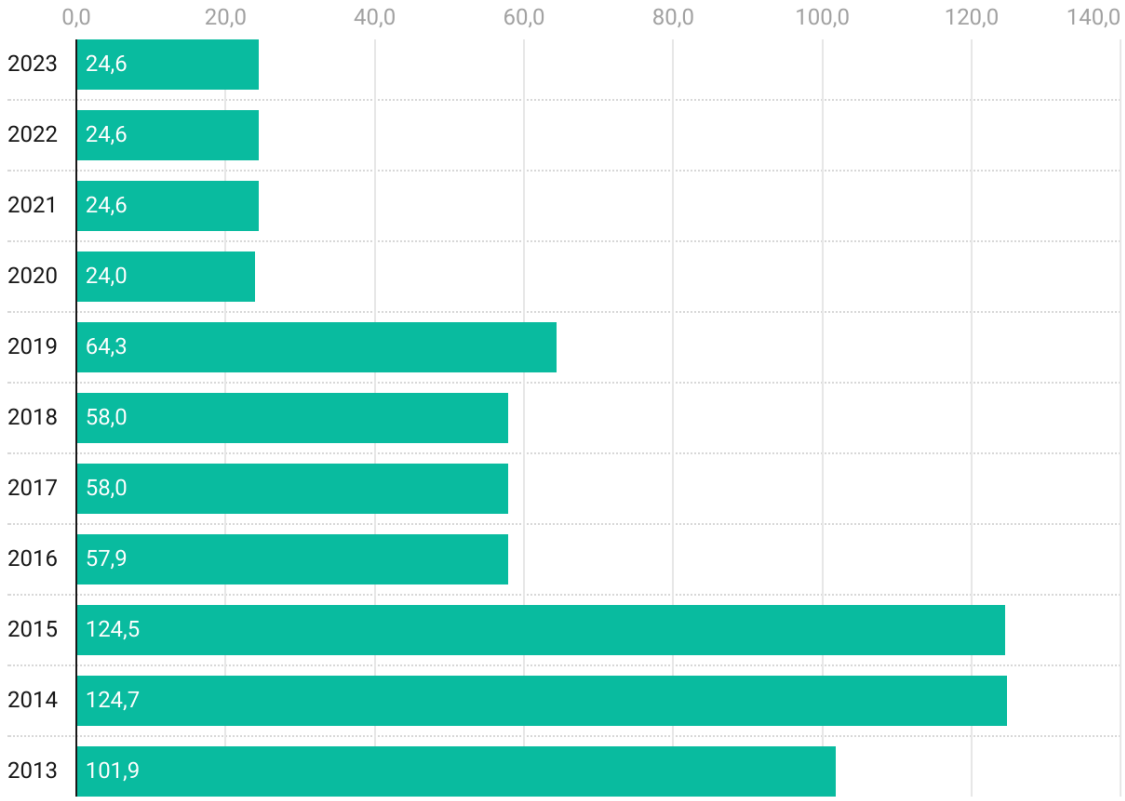
La rete ciclabile comunale censita da ISTAT cresce da 15 km nel 2015 a 37 nel 2021, valore invariato nel 2022 e 2023. La crescita della dotazione per abitante non implica necessariamente nuovi chilometri.



La serie relativa alle aree pedonali cambia fonte dal 2020 (da ISTAT a Legambiente): il salto non dimostra da solo una riduzione fisica delle superfici.

CAGLIARI - Densità superficie delle aree pedonali

m2 per 100 abitanti



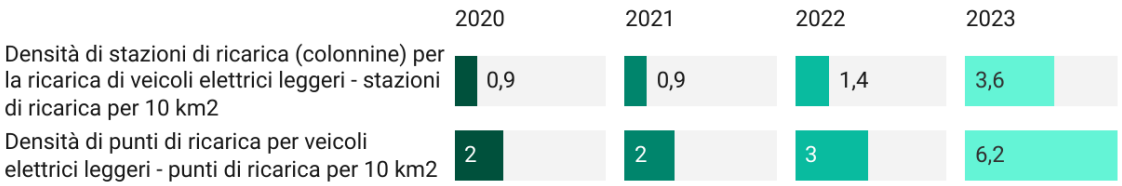
Fino al 2019 ISTAT ha rilevato il dato relativo all'estensione delle aree pedonali, quindi ha deciso di non raccogliere più questa informazione. Pertanto i dati dal 2020 compreso in poi sono rilevati dal rapporto Ecosistema Urbano di Legambiente

Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC-CCC • Fonte: ISTAT - Legambiente • Creato con Datawrapper

La densità dei punti di ricarica cresce da 2 a 6,2 per 10 km² fra 2020 e 2023.

CAGLIARI - Infrastruttura di ricarica per auto elettriche

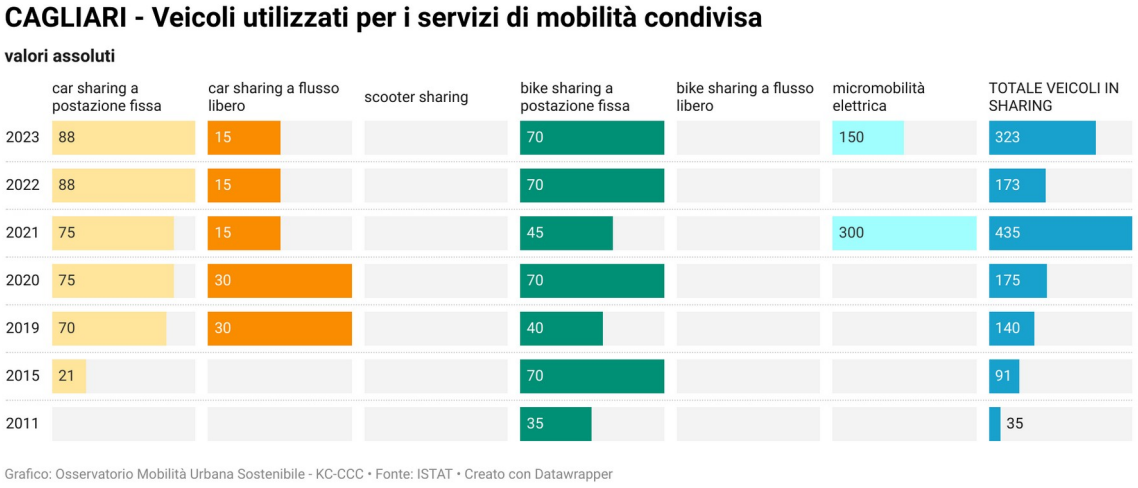
Infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici presenti e funzionanti sul territorio comunale con libero accesso al pubblico (a pagamento, a titolo gratuito e del servizio di car sharing).



(b) Una colonnina è un'infrastruttura che può ospitare uno o più punti di ricarica, in grado di ricaricare quindi anche più di un veicolo contemporaneamente (c) Un punto di ricarica è un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta.

Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Nel 2023 i veicoli condivisi sono 323, dei quali 150 di micromobilità elettrica, 70 biciclette a postazione fissa e 103 auto. Il numero di mezzi non misura direttamente il loro utilizzo.



11. Qualità dell'aria: dal 2013 al 2025

La serie 2013–2025 mostra miglioramenti non lineari. Nel 2025 i valori riportati sono 29 µg/m³ di PM10, 8 di PM2,5 e 25 di NO_2. Tutti superano i riferimenti OMS annuali; PM10 e NO_2 superano anche i limiti UE annuali per il 2030. I dati 2025 possono essere soggetti a validazione; cambiano inoltre fonti e perimetri delle stazioni.

CAGLIARI - 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	29	18	8	25
2024	28	17	13	24
2023	37	18	19	19
2022	40	55	20	14
2021	39	39	20	19
2020	35	38	17	18
2019	39	53	19	30
2018	36	45	11	30
2017	39	43	16	36
2016	40	50	19	30
2015	40	59	18	32
2014	41	65	20	30
2013	36	35	22	54

Sono considerati i dati peggiori fra le stazioni di monitoraggio presenti nel comune, per il 2025 sono considerate solo le stazioni di traffico e di fondo.
N.B. i dati rilevati dalle stazioni di monitoraggio delle ARPA sono soggetti a vari livelli di validazione, per cui quelli definitivi (annuali) del 2025 potranno differire da quelli pubblicati quotidianamente utilizzati

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile Kyoto Club e Clean Cities Campaign in collaborazione con ISDE Italia • Fonte: 2013-2023 dati ISTAT, 2024-2025 dati SNPA • Creato con Datawrapper

Nella stazione di traffico CENCA1 il PM10 registra 24 giorni sopra 45 µg/m³ nel 2025, oltre i 18 consentiti dal 2030. A Monserrato sono 31. Il confronto usa la nuova soglia, non quella di 50 µg/m³. Il dato riepilogativo di 18 giorni oltre 50 µg/m³ corrisponde a Monserrato; nella stazione CENCA1 i giorni sono 12. Il comune di Cagliari e quello di Monserrato non vanno confusi.

PM10 - Dati riepilogativi 2025 - Città metropolitana di Cagliari

Provincia	Comune	nome_stazione	tipo_stazione	Valore medio annuo [µg/m³] (Valore limite annuale: 40 µg/m³; dal 1/1/2030: 20 µg/m³)	Giorni di superamento della soglia di 50 µg/m³ (valore limite giornaliero: max 35 superamenti)	Giorni di superamento della soglia di 45 µg/m³ (dal 1/1/2030, valore limite giornaliero: max 18 superamenti)
Cagliari	Monserrato	CENMO1	FONDO	26	18	31
Cagliari	Cagliari	CENCA1	TRAFFICO	29	12	24
Cagliari	Assemini	CENAS9	FONDO	15	6	11
Cagliari	Quartu Sant'Elena	CENQU1	FONDO	16	5	7
Cagliari	Sarroch	CENSA2	INDUSTRIALE	19	4	7
Cagliari	Sarroch	CENSA3	FONDO	20	4	5
Cagliari	Assemini	CENAS8	INDUSTRIALE	17	0	2

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile • Fonte: SNPA • Creato con Datawrapper

Per NO_2 il valore annuo di Cagliari è 25 µg/m³, contro 13 a Monserrato. Le differenze fra stazioni non descrivono da sole l'esposizione media della popolazione.

NO2 - Dati riepilogativi 2025 - città metropolitana di Cagliari

Utilizzando la casella di ricerca è possibile visualizzare i dati di una provincia o di un comune

Comune	nome_stazione	tipo_stazione	Valore medio annuo [µg/m³] (Valore limite: 40 µg/m³; 1/1/2030: 20 µg/m³)	Giorni di superamento della soglia di 50 µg/m³ (valore limite 1/1/2030: massimo 18 superamenti)
Assemini	CENAS9	FONDO	19	4
Cagliari	CENCA1	TRAFFICO	25	1
Assemini	CENAS8	INDUSTRIALE	8	0
Quartu Sant'Elena	CENQU1	FONDO	9	0
Sarroch	CENSA2	INDUSTRIALE	7	0
Sarroch	CENSA3	FONDO	9	0
Monserrato	CENMO1	FONDO	13	0

Tabella: Ambientenonsolo • Fonte: SNPA • Creato con Datawrapper

Il PM2,5 nel 2025 è pari a 8 µg/m³ alla stazione CENCA1 e a 6 a Monserrato: entrambi sopra la raccomandazione OMS di 5.

PM2,5 - Dati riepilogativi 2025 - città metropolitana di Cagliari

Comune	nome_stazione	tipo_stazione	Valore medio annuo [µg/m³] (Valore limite annuale: 25 µg/m³; 1/1/2030: 10 µg/m³)	Numero di giorni di superamento della soglia di 25 µg/m³ (Valore limite:1/1/2030: max 18 superamenti)
Sarroch	CENSA2	INDUSTRIALE	9	4
Cagliari	CENCA1	TRAFFICO	8	1
Sarroch	CENSA3	FONDO	8	1
Monserrato	CENMO1	FONDO	6	0

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile • Fonte: SNPA • Creato con Datawrapper

Per l'ozono non risultano superamenti delle soglie orarie di informazione e allarme nelle stazioni riportate; a Cagliari si contano 10 giorni sopra la soglia dell'obiettivo a lungo termine 2050.

Ozono - Dati riepilogativi 2025 - città metropolitana di Cagliari

Utilizzando la casella di ricerca è possibile visualizzare i dati di una provincia o di un comune

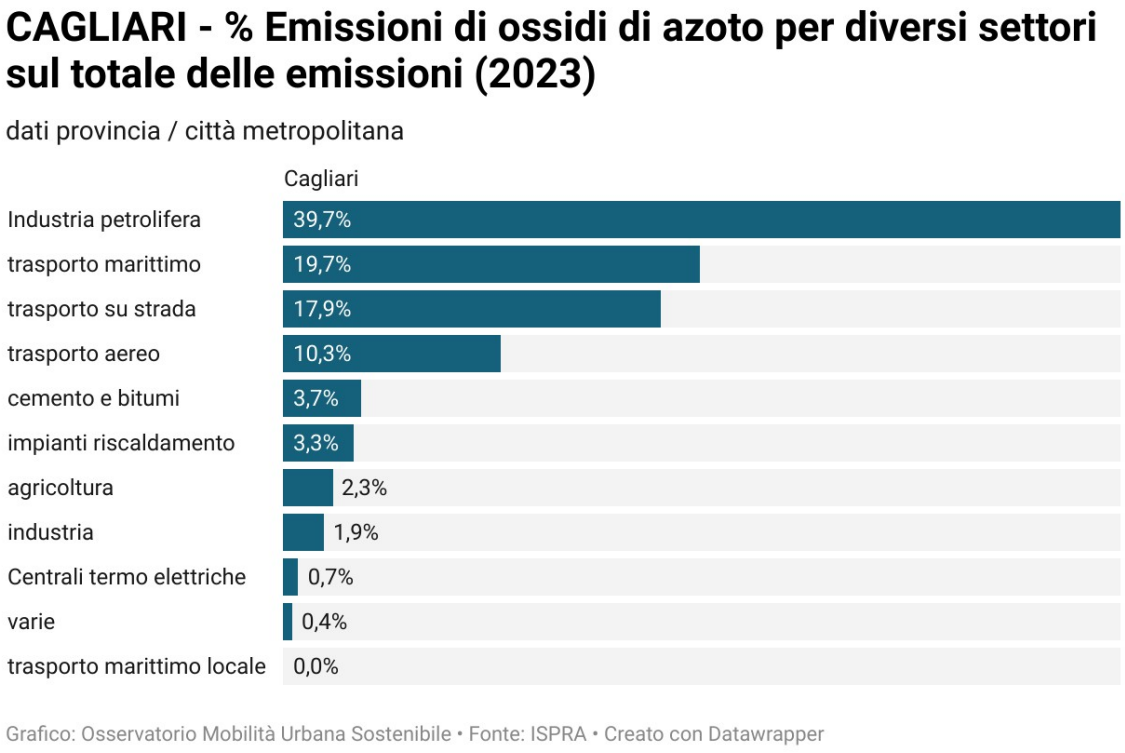
Provincia	Comune	nome_stazione	tipo_stazione	Ore di di superamento della soglia di informazione (180 µg/m³)	Ore di superamento della soglia di allarme (240 µg/m³)	Giorni di superamento dell'obiettivo a lungo termine	Giorni di superamento dell'obiettivo a lungo termine 2050
Cagliari	Assemini	CENAS9	FONDO	0		4	44
Cagliari	Assemini	CENAS8	INDUSTRIALE	0		3	55
Cagliari	Cagliari	CENCA1	TRAFFICO	0		0	10
Cagliari	Quartu Sant'Elena	CENQU1	FONDO	0		0	14
Cagliari	Sarroch	CENSA2	INDUSTRIALE	0		0	29
Cagliari	Sarroch	CENSA3	FONDO	0		0	26
Cagliari	Monserrato	CENMO1	FONDO	0		0	1

- Obiettivo a lungo termine: 120 µg/m³ come Valore massimo giornaliero delle medie mobili di 8 ore, nessun superamento.
- Obiettivo a lungo termine da raggiungere entro il 1 gennaio 2050: 100 µg/m³ come Valore massimo giornaliero delle medie mobili di 8 ore, max 3 superamenti.

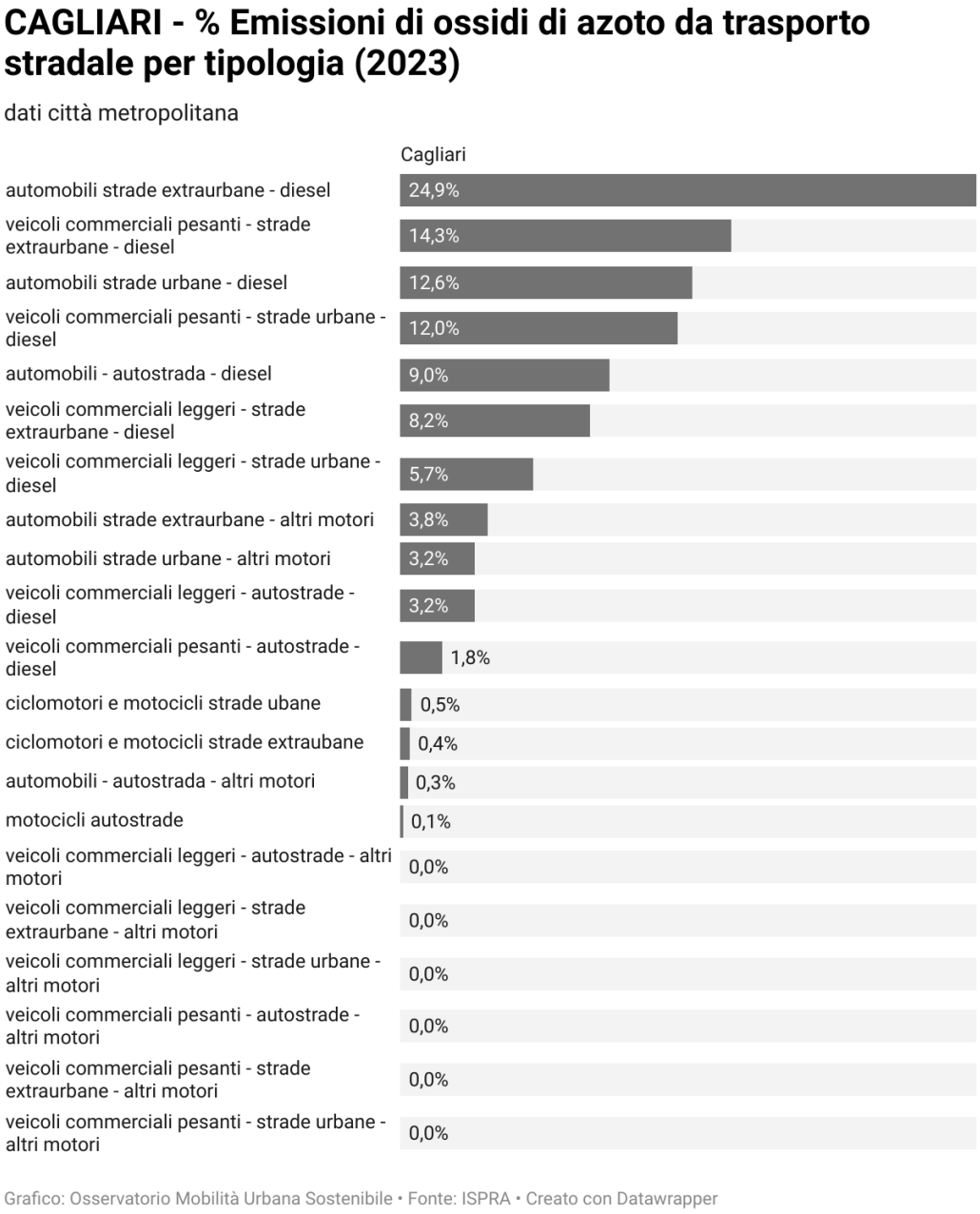
Tabella: Ambientenonsolo • Fonte: SNPA • Creato con Datawrapper

12. Emissioni e origine degli inquinanti

Le emissioni metropolitane di NOx nel 2023 sono attribuite per il 39,7% all'industria petrolifera, per il 19,7% al trasporto marittimo, per il 17,9% al trasporto stradale e per il 10,3% a quello aereo. Le quote emissive territoriali non equivalgono alle quote di concentrazione respirate nel centro urbano.



Tra le emissioni stradali di NOx del territorio metropolitano prevalgono le alimentazioni diesel; le automobili diesel su strade extraurbane rappresentano il 24,9% del totale stradale.



13. Inquinamento e salute

L'Agenzia europea dell'ambiente stima 92 morti attribuibili al PM2,5 nei centri urbani dell'area cagliaritana nel 2022, rispetto a 258 nel 2005. Sono stime epidemiologiche, non conteggi di decessi individualmente certificati.

Impatto sulla salute espresso in morti attribuibili per l'esposizione al PM2,5 nell'area urbana di CAGLIARI 2005-2022

Anno	Suburbs - popolazione interessata	Suburbs - morti attribuibili	Suburbs - morti attribuibili per 100mila abitanti	Town - popolazione interessata	Town - morti attribuibili	Town - morti attribuibili per 100mila abitanti	Urban Centres - popolazione interessata	Urban Centres - morti attribuibili	Urban Centres - morti attribuibili per 100mila abitanti
2022	35.138	17	50	64.430	32	50	188.576	92	49
2021	35.130	20	59	64.415	38	59	188.533	110	58
2020	35.310	18	52	64.745	33	51	189.498	97	51
2019	35.290	20	58	64.706	37	58	189.386	109	58
2015	35.494	35	100	65.082	65	100	190.484	195	102
2010	34.140	16	47	62.599	29	47	183.218	94	51
2005	32.712	47	144	59.981	87	146	175.554	258	147

Urban Centres (centri urbani): queste sono aree densamente popolate in cui almeno il 50% della popolazione vive in uno o più centri urbani

Town e Suburbs (Città e sobborghi): queste sono aree a densità intermedia in cui meno del 50% della popolazione vive in un centro urbano e almeno il 50% della popolazione vive in un cluster urbano

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile • Fonte: Agenzia Europea Ambiente • Scaricare i dati • Creato con Datawrapper

Per NO_2 la stima nei centri urbani è di 18 morti attribuibili nel 2022, contro 78 nel 2005. Le stime riferite a inquinanti diversi non vanno sommate automaticamente.

Impatto sulla salute espresso in morti attribuibili per l'esposizione al Biossido di azoto (NO2) nell'area urbana di CAGLIARI 2005-2022

Anno	Suburbs - popolazione interessata	Suburbs - morti attribuibili	Suburbs - morti attribuibili per 100mila abitanti	Town - popolazione interessata	Town - morti attribuibili	Town - morti attribuibili per 100mila abitanti	Urban Centres - popolazione interessata	Urban Centres - morti attribuibili	Urban Centres - morti attribuibili per 100mila abitanti
2022	35.138	0	2	64.430	2	3	188.576	18	9
2021	35.130	0	0	64.415	0	0	188.533	5	2
2020	35.310	0	0	64.745	0	0	189.498	3	1
2019	35.290	0	1	64.706	1	1	189.386	17	9
2015	35.494	5	14	65.082	8	12	190.484	51	27
2010	34.140	3	11	62.599	7	12	183.218	55	30
2005	32.712	8	26	59.981	16	27	175.554	78	44

Urban Centres (centri urbani): queste sono aree densamente popolate in cui almeno il 50% della popolazione vive in uno o più centri urbani

Town e Suburbs (Città e sobborghi): queste sono aree a densità intermedia in cui meno del 50% della popolazione vive in un centro urbano e almeno il 50% della popolazione vive in un cluster urbano

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile • Fonte: Agenzia Europea Ambiente • Scaricare i dati • Creato con Datawrapper