



ECOSISTEMA URBANO, XXII EDIZIONE

Premessa

Le città sono per l'Italia una delle migliori vie d'uscita dalla crisi, uno dei patrimoni peculiari che possiamo mettere in campo nella competizione globale creando contestualmente le premesse per un profondo miglioramento della qualità della vita degli individui e della vita comunitaria. Sono un possibile cantiere di innovazione, un'industria capace di creare lavoro rigenerando e conferendo qualità e sicurezza agli spazi pubblici e alle abitazioni. L'agenda delle cose da fare è già scritta da tempo: la smartness, la mobilità nuova, il recupero urbanistico e la riconversione ecologica degli edifici, il corretto ciclo dei rifiuti, l'oculata gestione delle acque e la messa in sicurezza dal rischio idrogeologico, l'agricoltura urbana e periurbana, lo sviluppo della città digitale, la cura della persona, della scuola, dell'educazione. C'è la necessità del passaggio dalla saggistica, dall'analisi e dalla conoscenza dei fenomeni, alla realizzazione concreta delle soluzioni. Questo cambiamento, questa trasformazione delle città italiane è in atto? A guardare i dati di Ecosistema Urbano, in realtà, l'elemento che appare dominante è quello del ristagno. Piccoli passi avanti (e talvolta piccoli passi indietro) che mostrano una certa pigrizia e un'assenza generale di coraggio nelle amministrazioni locali.

Tra i decisori politici nella quasi totalità dei Comuni del nostro Paese manca non solo la volontà di elaborare una strategia positiva di trasformazione dell'ecosistema urbano, ma è completamente assente la capacità di immaginare il traguardo, il punto d'arrivo verso cui tendere, sia nel breve che nel lungo o lunghissimo periodo. In assenza di obiettivi chiari e ambiziosi le nostre città non andranno da nessuna parte, schiacciate come sono da logiche parziali e settoriali, a compartimenti stagni. Si procede per interventi puntuali, ma raramente qualcuno prova a unire tra loro i puntini proponendo un filo conduttore che offra l'immagine di quello che sarà la città domani. Serve un piano nazionale che assegni alle città un posto di primo piano nell'agenda politica che superi la frammentazione dei singoli provvedimenti e mostri una capacità politica di pensare un modo nuovo di usare il territorio e consumare l'energia, un altro tipo di mobilità a basso tasso di motorizzazione e con alti livelli di efficienza e soddisfazione, spazi pubblici più sicuri, più silenziosi, più salutari, più efficienti.

I numeri del rapporto, le piccole variazioni in atto, confermano questa sensazione di staticità. Nel 2014, grazie anche a condizioni meteorologiche favorevoli alla dispersione degli inquinanti, scendono a 27 (6 in meno rispetto all'anno precedente) le città in cui almeno una centralina ha rilevato concentrazioni medie annue di NO₂ superiori al limite di legge, mentre sono 4 i comuni che non rispettano il limite della concentrazione media annua di PM10. La situazione rimane più critica, anche se in miglioramento, per quanto riguarda i superamenti giornalieri di PM10: passano da 40 a 33 i capoluoghi in cui almeno una centralina supera i 35 giorni di sfioramento consentiti dalla normativa. L'estate piovosa, in particolare, ha riportato l'indice delle onde di calore a valori tipici degli anni '90, contribuendo alla riduzione della formazione di un inquinante fotochimico come l'ozono. Le città che superano, in media, il valore obiettivo delle concentrazioni di ozono per la protezione della salute umana sono infatti diminuite da 51 a 28. A questo calo dell'inquinamento atmosferico si accompagna una sostanziale stabilità del parco auto e moto circolante che interessa quasi l'80% dei comuni capoluogo, mentre le politiche di mobilità mostrano un trasporto pubblico in affanno, con il 68% dei comuni che vede diminuire il numero di passeggeri, e una sostanziale stabilità della rete di piste ciclabili e isole pedonali. Soltanto a Bolzano le politiche di mobilità sono riuscite a limitare gli spostamenti motorizzati privati al di sotto di un terzo degli spostamenti complessivi, mentre in 46 città questa percentuale supera ancora il 50%.

Un'altra inversione di tendenza riguarda la produzione pro capite di rifiuti urbani che nel 2014 interrompe la progressiva diminuzione registrata negli ultimi anni di crisi economica e si attesta sui valori del 2013, con una media di 540 kg pro capite a fronte dei 561 kg/ab del 2012. La percentuale di raccolta differenziata si conferma in crescita, con un valore medio di 43,9% (era di 41,15% nel 2013).

Ancora lontano, comunque, il raggiungimento degli obiettivi di legge: il 65%, fissato per il 2012, è stato raggiunto solo da 10 città, mentre 36 città sono ancora al di sotto della soglia del 35%, prevista per il 2006. A conferma di una tendenza che si era già espressa negli ultimi anni, anche in alcune città meridionali la raccolta differenziata si sta diffondendo come buona pratica: Benevento e Salerno hanno percentuali che superano il 65%, mentre Teramo, Oristano e Nuoro sono intorno al 60%. La polarizzazione tra Nord e Sud nelle capacità di gestione dei rifiuti rimane, comunque, ancora piuttosto netta: 10 città su 12 che raggiungono l'obiettivo del 65% di raccolta differenziata sono capoluoghi di regioni settentrionali, mentre sono tutte meridionali le 12 città che ancora non raggiungono il 15%.

Così, in un contesto urbano ingessato, il risultato appare scontato. Le città che mostrano performance migliori sono i piccoli capoluoghi tutti al di sotto degli 80mila abitanti (Verbania, Belluno, Macerata, Oristano, Sondrio, Mantova, Pordenone) oppure le solite Trento e Bolzano, centri di medie dimensioni (con abitanti compresi tra 80mila e 200mila), e soltanto una grande città: Venezia. In testa c'è prevalentemente il nord del Paese assieme con due città del centro Italia, entrambi piccoli centri, la marchigiana Macerata e la sarda Oristano. Le peggiori invece (le ultime cinque) sono tutte città del meridione, tre grandi e due piccole: la calabrese Vibo Valentia e le siciliane Catania, Palermo, Agrigento e Messina.

Ecosistema Urbano XXII edizione

I numeri.

La ventiduesima edizione di **Ecosistema Urbano**, ricerca di **Legambiente** realizzata in collaborazione con l'istituto di ricerche **Ambiente Italia** e la collaborazione editoriale del **Sole 24 Ore**, mira a tracciare una fotografia delle performances ambientali del Paese attraverso una analisi dei numeri delle principali città. Quest'anno non ci sono stati cambiamenti significativi nella ricerca, né per quel che concerne gli indicatori, né per quel che riguarda i loro pesi.

Rispetto allo scorso anno possiamo dunque dire che la lettura immediata dei numeri ci conferma una **situazione stabile**, forse sarebbe meglio dire statica, con qualche scostamento in positivo o in negativo per alcune città in qualche indicatore. Una situazione che nella media conferma la tendenza degli ultimi anni: un Paese fermo e sostanzialmente spezzato in due e dove la distanza tra il punteggio migliore (Verbania) e il peggiore (Messina), sebbene resti abissale, tende a ridursi. Da una parte le migliori città, poche in verità, che sono in grado almeno di tentare una risposta alle emergenze (smog, rifiuti, mobilità), sebbene nessuna ci riesca a pieno; dall'altra parte un Paese in difficoltà cronica dove le criticità divengono sempre più quotidianità e dove una programmazione attenta e sostenibile resta un lontano miraggio.

Guardando alla testa della classifica, le prime dieci città, troviamo un nutrito gruppo di piccoli capoluoghi (**Verbania, Belluno, Macerata, Oristano, Sondrio, Mantova, Pordenone**) tutti al di sotto degli 80mila abitanti, due centri di medie dimensioni (**Trento e Bolzano**, con abitanti compresi tra 80mila e 200mila) e soltanto una grande città: **Venezia**. In testa c'è prevalentemente il nord del Paese assieme con due città del centro Italia, entrambi piccoli centri, la marchigiana **Macerata** e la sarda **Oristano**. Le peggiori invece (le ultime cinque) sono tutte città del meridione, tre grandi e due piccole: la calabrese **Vibo Valentia** e le siciliane **Catania, Palermo, Agrigento** e **Messina**. Potrebbe sembrare superficialmente che l'eccellenza sia rappresentata da una città medio piccola del nord e il peggio sia invece rappresentabile da un grande centro urbano del sud. Questa rappresentazione schematica, tuttavia, vera nella maggior parte di casi, presenta delle eccezioni perché guardando alle primissime nella graduatoria non mancano i nei. Concentrandoci infatti velocemente su quei capoluoghi il cui punteggio oltrepassa il 70% dei punti realizzabili (Verbania, Trento, Belluno, Bolzano, Macerata e Oristano), cioè tutte città che ovviamente hanno performance superiori a quelle degli altri centri urbani, non si possono non notare gli alti valori di biossido di azoto o lo scarso spazio destinato ai pedoni a **Trento**; i pochissimi passeggeri trasportati dai bus di **Oristano** o gli evidenti "nd" che sempre il capoluogo sardo colleziona su consumi idrici e perdite di rete; il dato bassissimo dell'offerta di trasporto pubblico di **Verbania** o l'inesistenza, sempre per il capoluogo piemontese, di dati relativi al modal share; o ancora, l'elevato tasso di motorizzazione di **Belluno**; le tante auto circolanti, i pochi metri quadrati di aree pedonali e le mancate risposte sul modal share di **Macerata**.

Se anche le città in vetta hanno delle pecche non è difficile immaginare qual è la situazione dal lato opposto della classifica, dove si collocano: **Messina** (104), **Agrigento** (103), **Palermo** (102), **Vibo Valentia** (101) e **Catania** (100). Tutte città dove si fa davvero fatica a trovare buone performance e dove si evidenzia anche una incompleta conoscenza dei fenomeni ambientali urbani da parte dell'amministrazione locale. Ad esempio **Messina**, ultima, colleziona moltissimi "nd" e pessime performance generali e, tra i segnali di cambiamento troviamo solo il dato legato alla produzione di rifiuti dove la città che affaccia sullo Stretto si piazza comunque al ventiduesimo posto. Su **Agrigento**, penultima, non è possibile, per quantità di mancate risposte, dire nulla che sia anche solo vagamente meno negativo di quanto non dicano le classifiche. **Palermo**, terz'ultima, ha risultati buoni solo relativamente ai dati legati all'ozono, tra i più bassi in assoluto. La calabrese **Vibo Valentia**, centounesima e superata solo da Agrigento per mancate risposte, può vantare una produzione di rifiuti leggermente più bassa della media. Infine le note meno dolenti per **Catania**, novantanovesima, sono soltanto i valori delle polveri sottili, al di sotto dei 30microgrammi di media, e soprattutto il primo posto (condiviso con altre 11 città) nella classifica dedicata ai superamenti delle medie per l'ozono. Davvero poche e deboli luci, dunque, nel buio profondo della coda della nostra graduatoria.

Una lettura d'insieme.

Osserviamo l'andamento generale per alcuni degli indicatori più significativi del rapporto cominciando dai tre indici legati all'inquinamento atmosferico. La rilevazione della concentrazione di **polveri sottili** (PM10) conferma il lieve miglioramento medio già registrato nella passata edizione, ma se si considerano i superamenti annui del limite dei 50 $\mu\text{g}/\text{mc}$ troviamo ancora 33 capoluoghi che superano i 35 giorni consentiti dalla normativa nell'arco dell'anno e cinque di questi arrivano a oltre 75 giorni di superamenti della soglia, da segnalare in negativo tra questi: Frosinone (110 superamenti), Torino (94) e Alessandria (86).

Per il **biossido di azoto** (NO₂) sebbene sia confermato anche in questa edizione il calo della media nazionale che si ferma a 29,25 $\mu\text{g}/\text{mc}$ (32,56 $\mu\text{g}/\text{mc}$ nella passata edizione e 34,92 nel 2012), e solo due città facciano registrare valori medi oltre i 50 $\mu\text{g}/\text{mc}$ (La Spezia con 64 $\mu\text{g}/\text{mc}$ e Torino con 52 $\mu\text{g}/\text{mc}$), rimangono comunque quasi un terzo del totale (sono 27 città) i capoluoghi in cui almeno una centralina ha rilevato concentrazioni medie annue superiori ai 40 $\mu\text{g}/\text{mc}$.

Il miglioramento più evidente per quel che riguarda gli inquinanti atmosferici è quello dell'**ozono** (O₃) dove quasi si dimezzano i capoluoghi che superano i limiti consentiti (sono 28 rispetto ai 51 della passata edizione), ma sono ancora sei le città che, almeno in una centralina, fanno registrare superamenti della soglia di guardia per la salute pari o maggiori a due volte il valore obiettivo. Da segnalare i picchi negativi di Genova (87 giorni all'anno di superamento del limite giornaliero) e di Rimini (64 giorni). Precisiamo che per quel che riguarda i numeri dell'ozono di Taranto si è scelto di mettere "nd" per una evidente incongruenza tra i dati forniti dal comune e quelli pubblicati dall'Arpa Puglia.

La media dei **consumi idrici domestici** resta sostanzialmente la stessa della passata edizione (154,44 litri al giorno pro capite), Ascoli Piceno è l'unica città che riesce ad arrivare sotto i 100 litri giornalieri per abitante (99,6 litri), seguita da Pistoia (108,4 litri) e Prato (109,2 litri). Sono ancora quindici, però, le città per le quali non sono disponibili i dati (erano 16 per il 2013) e quattro capoluoghi (erano sei lo scorso anno) fanno registrare consumi superiori ai 200 litri per abitante al giorno di acqua potabile consumata: Catanzaro, Milano, Pavia e Reggio Calabria che è l'unica a superare addirittura i 350 litri procapite al giorno.

Salgono dai sette della passata edizione ai nove di quest'anno i capoluoghi nei quali le **perdite della rete idrica** sono pari o inferiori al 15% dell'acqua immessa (Ascoli Piceno, Foggia, Macerata, Milano, Monza, Piacenza, Pordenone, Udine e Trento). Dodici (erano 16 lo scorso anno) invece le città nelle quali le perdite sono superiori al 50% (Bari, Cagliari, Catania, Catanzaro, Cosenza, Frosinone, Grosseto, Latina, Matera, Palermo, Rieti, Salerno). Che la situazione delle reti idriche delle nostre città non sia però allegra lo si nota guardando alle 51 città in cui ancora più del 30% dell'acqua immessa in rete non arriva ai rubinetti dei cittadini.

Uno dei pochi indici in cui si nota un generale e costante lento miglioramento è quello della percentuale di **raccolta differenziata** dei rifiuti il cui valore medio è 43,90% (era di 41,15% nella passata edizione e di 39,26% due anni fa). Pordenone è l'unico capoluogo a superare l'80% di rifiuti raccolti e differenziati (85,4%), seguito da Trento (79,3%), Belluno (78,8%), Mantova (76,7%), tutti oltre il 75%. Prestare attenzione a come, quanto e cosa si getta via è una pratica che si sta lentamente diffondendo nel nostro Paese. Troviamo infatti percentuali sorprendenti di rifiuti raccolti in maniera differenziata in città del sud, come le campane Benevento e Salerno entrambe oltre il 65% o in capoluoghi come Oristano o Teramo, che superano il 60%, città molto distanti, anche geograficamente, dall'essere abitualmente considerate al top nelle politiche ambientali. C'è però ancora molto cammino da fare se pensiamo che l'obiettivo del 35% di raccolta differenziata, previsto dalla normativa per il 2006, resta quasi un miraggio per trentasei capoluoghi e che, di questi, sono nove quelli che non arrivano nemmeno al 10% di rifiuti raccolti in maniera differenziata.

I viaggi effettuati con il servizio di **trasporto pubblico** restano sostanzialmente gli stessi, anzi, in media fanno registrare complessivamente un lieve calo. Tra le grandi città spicca solo Venezia che cresce ancora (629 viaggi per abitante annui, erano 592 l'anno passato). Milano cala (457 viaggi per abitante all'anno rispetto ai 474 dello scorso anno), mentre Catania, Messina, Palermo e Taranto non raggiungono i 50 viaggi per abitante all'anno. Tra le città medie superano i 150 viaggi/abitante annui solo Brescia e Trento, come lo scorso anno, i valori peggiori invece sono per Alessandria, Brindisi, Grosseto, Latina che non arrivano nemmeno a 15 viaggi per abitante nell'arco dei 12 mesi. Per quel che riguarda invece i comuni più piccoli c'è Siena che continua a confermare, nonostante un calo evidente, numeri in linea con le migliori esperienze di città più grandi (160 viaggi per abitante all'anno, ma erano 219 nella passata edizione) seguita da Pavia (96 viaggi per abitante all'anno come l'anno passato) e Lecco (71 viaggi per abitante all'anno, erano 57 nella scorsa edizione).

Nei nostri centri urbani è la mobilità privata a farla ancora troppo da padrona e ad ostacolare la diffusione di modalità di trasporto più leggere, sostenibili e integrate con i mezzi pubblici. A dimostrazione di ciò basta guardare i numeri legati alle modalità di spostamento in ambito urbano e alle auto circolanti. Per quel che concerne gli spostamenti privati motorizzati, il **modal share**, solo un capoluogo dichiara che meno di un terzo (il 30%) degli spostamenti totali dei suoi abitanti viene effettuato con mezzi privati motorizzati: Bolzano. Veramente troppo poco. Poi Genova (36%), Milano (37%) e Foggia (38%) tutti sotto il 40% di spostamenti effettuati con mezzi privati a motore. Sono invece 47 le città in cui la metà o più degli spostamenti privati vengono effettuati dai loro cittadini con mezzi a motore (auto o moto). A dimostrare invece come sia ancora lontano un livello minimo di qualità e pianificazione ci sono i quattordici capoluoghi in cui questa percentuale è uguale o maggiore al 75%. Per le auto vale il ragionamento fatto per il trasporto pubblico ma all'inverso: le **auto circolanti** in media confermano sostanzialmente i dati dello scorso anno, anzi, si registra una lievissima ma costante crescita se paragonata agli ultimi anni. Infatti il tasso medio di motorizzazione dei comuni capoluogo italiani si attesta a livelli praticamente doppi di città come Parigi o Berlino, con 64,9 auto ogni 100 abitanti (erano 64,8 lo scorso anno e 64,4 due anni fa). Oltre al caso particolare di Venezia (42 auto ogni 100 ab), solo Genova e La Spezia registrano un tasso inferiore o uguale a 50 auto per 100 abitanti. Le città che superano la soglia delle 60 auto ogni 100 abitanti sono passate dalle 64 della passata edizione alle 68 di quest'anno.

Un altro timido segnale in controtendenza è quello legato all'estensione media delle **isole pedonali** che sale a 0,40 m² per abitante (erano 0,36 m² per abitante nella scorsa edizione) e risultano essere sette (erano sei l'anno passato) i comuni che superano la soglia di 1 m² per abitante. Troppo poco se si pensa che sono ancora novanta le città nelle quali i cittadini hanno a disposizione meno di un metro quadrato a testa. Chiudiamo con quel che concerne la potenza di **solare termico e fotovoltaico** installata su edifici comunali, un altro dei pochi dati lievemente incoraggianti ma ancora molto lontano da livelli ottimali: salgono a diciassette (erano sedici lo scorso anno) i capoluoghi che possono contare su dieci o più kiloWatt provenienti da impianti installati su edifici comunali ogni 1.000 abitanti. Salerno è la migliore, con 181 kW installati ogni 1.000 abitanti, seguita da Padova, Massa e Pesaro con circa 30 kW/1.000 ab. ma sono ancora 23 le città che non arrivano nemmeno a 1 kW/1.000 abitanti e di queste otto restano ferme a zero.

Le città da almeno 7 in pagella.

Verbania occupa la prima posizione in graduatoria. Il capoluogo piemontese totalizza quasi l'83% (82,75%) dei punti assegnabili (sui 100 relativi a una ipotetica città ideale) principalmente collezionando buone performance negli indicatori più significativi del rapporto, a cominciare dai tre relativi all'inquinamento atmosferico che messi assieme pesano per il 23% del punteggio finale. Solo un giorno all'anno, in media, di superamento dei limiti per l'ozono; buone anche le medie delle concentrazioni sia dell'NO₂, che si fermano a 22 µg/mc, che del PM₁₀ con 14 µg/mc che valgono per Verbania il primo posto nella graduatoria dedicata alle polveri sottili a pari merito con Pisa. Si conferma poi elevato e di qualità il livello di raccolta differenziata dei rifiuti con il 72% della spazzatura avviata a recupero, che valgono per Verbania il sesto posto (era seconda lo scorso anno) nella specifica classifica ma solo perché, come dicevamo, ci sono città che lentamente ma costantemente stanno raggiungendo finalmente livelli ottimali. C'è poi, per il piccolo capoluogo del nord-ovest del Piemonte, il buon quinto posto nella graduatoria dedicata al livello di infrastrutturazione per la ciclabilità che, con oltre 24 metri equivalenti ogni 100 abitanti (24,03), la collocano dietro solo a Mantova, Reggio Emilia, Cremona e Lodi. Ancora tra le migliori poi, è Verbania, per quel che concerne i metri di suolo destinati ai pedoni che, con 2,10 (erano 2,12 nella scorsa edizione) metri quadrati procapite, fanno dei cittadini del capoluogo piemontese i secondi in assoluto nel Paese, dietro soltanto alla città pedonale per eccellenza: Venezia.

Al secondo posto troviamo **Trento** dove da segnalare in positivo ci sono indubbiamente le basse medie delle polveri sottili, che restano ampiamente sotto i limiti; la percentuale di acqua dispersa dalla rete, è più che dimezzata rispetto allo scorso anno: appena il 15% (era il 33% nella passata edizione), segno di un evidente miglioramento; l'ulteriore crescita della percentuale di rifiuti raccolti in modo differenziato: Trento è seconda solo a Pordenone con 79,3% (lo scorso anno era al 70,9%). Merita un cenno, nel generale immobilismo dei numeri del tpl, anche la conferma del secondo posto del capoluogo trentino tra le città di medie dimensioni nei passeggeri trasportati annualmente dal trasporto pubblico con 173 viaggi per abitante all'anno.

Terza è **Belluno** che colleziona buoni risultati nei tre indici legati all'inquinamento atmosferico, soprattutto per quel che concerne le polveri sottili dove fanno meglio dei suoi 16 µg/mc solo tre città (Pisa, Verbania, Enna); nei due indici riguardanti i rifiuti, in particolare la percentuale di rifiuti differenziati della città veneta cresce ancora e arriva al 78,8% (era al 70,6% nella passata edizione), fanno di meglio solo Pordenone e Trento; per i passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico dove, nell'appiattimento generale, si conferma tra le migliori tra le piccole città (è quinta).

Bolzano è quarta grazie a performance più che buone in quasi tutti gli indici più significativi del rapporto ed eccelle in alcuni dei più "pesanti". Balza agli occhi il fatto che proprio il capoluogo altoatesino è l'unica città con solo il 30% di spostamenti urbani effettuati con mezzi privati a motore, nessuno fa meglio. Bolzano è tra le città con i valori più bassi di polveri sottili (è terza a pari merito con Belluno e Nuoro) con 16 µg/mc di media e fa salire ancora la percentuale di raccolta differenziata dei rifiuti, arrivando al 67,4%, era al 54,8% nella scorsa edizione e al 46% due anni fa, una vera scalata. In crescita, sempre nel capoluogo altoatesino, i passeggeri trasportati dal servizio di tpl che fanno di Bolzano la terza, assieme con Rimini, tra le città di medie dimensioni con 144 viaggi per abitante all'anno.

Al quinto e sesto posto si piazzano rispettivamente, un po' a sorpresa, due città del centro Italia, la marchigiana Macerata e la sarda Oristano, anche loro con punteggi che vanno oltre il 70% di punti assegnabili. **Macerata** arriva quinta grazie al panel abbastanza completo delle risposte inviate e al fatto che centra buoni risultati in tutti e tre gli indici legati all'inquinamento atmosferico rimanendo di molto sotto le medie per le polveri sottili e il biossido di azoto e addirittura non facendo segnare superamenti delle medie nell'arco dell'anno per quel che riguarda l'ozono, indice nel quale è prima assieme a altre dodici città. Le perdite della rete idrica del capoluogo marchigiano, altro dato meritevole di essere segnalato, sono tra le più basse in assoluto, e valgono il secondo posto nella graduatoria dedicata con appena il 6,9% di acqua

dispersa, fa meglio solo Foggia. Altri balzi in avanti Macerata li fa sia per quel che concerne la percentuale di raccolta differenziata dei rifiuti, dove è ventiduesima ma con il 60,3% di Rd (lo scorso anno era appena al 47,8%), che nella diffusione del solare termico e fotovoltaico su edifici pubblici dove la città marchigiana è settima con 18,55 kW installati ogni 1000 abitanti. Anche per **Oristano**, sesta, si può dire che le buone performance in alcuni dei settori più importanti dello studio sono alla base del suo punteggio finale. Da segnalare ci sono i numeri del biossido di azoto, ampiamente nei limiti, e che valgono per la città sarda il settimo posto nella graduatoria dedicata con 14 $\mu\text{g}/\text{mc}$; poi l'assenza di superamenti annui per l'ozono, come Macerata. Ancora in positivo c'è poi, anche in questo caso, l'aumento della percentuale di raccolta differenziata dei rifiuti che passa dal 54,8% della scorsa edizione all'attuale 61,3%; il fatto che Oristano fornisce finalmente risposta sulla tipologia di spostamenti urbani dei suoi residenti e che questi spostamenti avvengono solo per il 50% con mezzi privati motorizzati; il quinto posto nella graduatoria legata all'estensione della superficie pedonalizzata che sale a 1,22 metri quadrati procapite (era appena 0,40 mq/ab nella passata edizione) e il sesto posto nella graduatoria dedicata alla diffusione del solare termico e fotovoltaico su edifici pubblici, con 19,19 kW ogni 1000 abitanti.