



Ecosistema Urbano 2007

Vince Bolzano, a seguire Mantova e La Spezia. Sorpresa Parma: 4° con un salto in avanti di 7 posizioni. Roma è 60esima, Milano, 62esima, Napoli e Torino seguono. Della Seta: "Cercasi Sindaci coraggiosi"

**Bolzano, Mantova e La Spezia le migliori,
L'aquila, Taranto e Catania le piu' insostenibili**

**Roma prima tra le metropoli, Milano guadagna 20 posizioni
pessime le performance del sud**

*Sindaci coraggiosi cercansi. Primi cittadini non rassegnati a considerare ineluttabili le emergenze urbane, prime fra tutte rifiuti, smog e rumore, ingorghi e trasporto pubblico scadente. Scorrendo i dati di **Ecosistema Urbano 2007** viene la voglia di pubblicarla davvero un'inserzione pubblicitaria così. Nell'Italia delle città infatti la qualità ambientale non cresce e molti settore chiave della vivibilità urbana sono come abbandonati a se stessi. Lo dicono i numeri: l'inquinamento atmosferico da un anno all'altro non è praticamente cambiato, rimanendo perciò a livelli d'allarme, la congestione è sempre la stessa mentre il trasporto pubblico locale perde passeggeri, la produzione di rifiuti è aumentata e non è affatto compensata da quel timido segno "+" davanti al trend della raccolta differenziata (+1,7% tra 2006 e 2005). Lo dice, anche, l'esperienza quotidiana dei cittadini, fatta di code nel traffico, di città talvolta più sporche, di servizi non sempre efficienti. In questo contesto grigio per trovare la città più sostenibile bisogna andare molto a nord, arrivare a Bolzano, il capoluogo più settentrionale d'Italia. Di limiti, di lacune, di pecche abbonda invece il sud, soprattutto la Sicilia. In mezzo a questi due estremi, non solo geografici, c'è l'Italia dei centri urbani disegnata da **Ecosistema Urbano 2007**, l'annuale ricerca di **Legambiente** sulla qualità ambientale delle 103 città capoluogo di provincia realizzata con la collaborazione scientifica dell'Istituto di ricerche **Ambiente Italia** e la collaborazione editoriale de **Il Sole 24 Ore**.*

Ecosistema Urbano 2007 è stato presentato lunedì 23 ottobre a Roma nel corso di una conferenza stampa che ha visto la partecipazione di Roberto Della Seta, presidente nazionale di Legambiente, Massimo Esposti, caporedattore centrale del "lunedì" del Sole 24 Ore, Ermete Realacci, presidente Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera, Alberto Fiorillo, responsabile aree urbane di Legambiente, Antonio Noto, direttore Ipr Marketing, Fabio Vittorini, di Dexia Crediop.

Se è vero dunque che qualche dato di questo XIII Ecosistema Urbano segnala lievi progressi (diminuiscono di poco le auto circolanti, cresce leggermente la raccolta differenziata) è altrettanto vero che siamo ancora in piena emergenza smog e rifiuti, che la mobilità resta pesantemente congestionata, che il trasporto pubblico è colmo di difetti, che la depurazione è inadeguata.

"Le colpe di questa staticità delle città, dell'incancrenirsi delle emergenze sono varie e non sempre ricadono sui sindaci – ha sottolineato **Roberto Della Seta**, presidente nazionale di Legambiente – Non è per esempio colpa degli amministratori locali se da molti anni lo Stato investe poco nelle infrastrutture per il trasporto pubblico urbano, Però capita sovente che questo dato oggettivo venga usato come un alibi dai primi cittadini che molte cose utili

potrebbero farle e a costo zero, dalla sperimentazione di forme di road pricing sul modello di Londra o Stoccolma, alla moltiplicazione delle corsie preferenziali. Ecco se dovessimo indicare oggi l'identikit del buon amministratore potremmo sintetizzarlo così: un sindaco che agisce per risolvere i problemi e così facendo riscuote consenso, non come adesso un politico che non decide nulla se non sono tutti d'accordo. Troppi sindaci sembrano pensare che l'obiettivo di rendere le città più moderne ed efficienti passi più da qualche grande infrastruttura isolata che non da una forte scommessa sulla qualità ambientale come fattore di benessere civico e anche di sviluppo economico. Ma lo sguardo sull'Europa che abbiamo gettato grazie a una ricerca analoga realizzata con Dexia ha dimostrato il contrario: le città europee più sostenibili sono anche quelle economicamente più vitali. Come Helsinki e Copenaghen, dove il 98% delle abitazioni è teleriscaldato, o come Barcellona, diventata in pochi anni città leader per il solare".

Le città tra emergenza e immobilismo

Per trovare la città più sostenibile bisogna andare molto a nord, arrivare a Bolzano, il capoluogo più settentrionale d'Italia. Di limiti, di lacune, di pecche abbonda invece il sud, soprattutto la Sicilia. In mezzo a questi due estremi, non solo geografici, c'è l'Italia dei centri urbani, luoghi dove – anche con un grande sforzo di ottimismo – si fa fatica a rintracciare qualche segno di indiscutibile miglioramento. Se è vero che qualche dato, qualche numero, segnala lievi progressi (diminuiscono di poco le auto circolanti, cresce leggermente la raccolta differenziata) è altrettanto vero che siamo ancora in piena emergenza smog e rifiuti, che la mobilità resta pesantemente congestionata, che il trasporto pubblico è colmo di difetti, che la depurazione è inadeguata.

Ecosistema Urbano 2007 di Legambiente e dell'Istituto di ricerche Ambiente Italia, realizzato con la collaborazione editoriale del Sole 24 Ore, segnala proprio questo: le 100 città italiane, nel complesso, sono ferme, immobili. Non in declino forse, ma neanche tese a un deciso rilancio, a migliorare la qualità della vita dei propri abitanti, a puntare sulla sostenibilità dell'ambiente del proprio territorio.

L'esempio più lampante lo fornisce proprio la prima arrivata, il capoluogo altoatesino: solo in un paio dei 25 parametri analizzati da Legambiente sopravanza le altre 102 città esaminate dalla ricerca. Per il resto strappa piazzamenti certo buoni, ma non ottimi, o addirittura occupa posizioni di rincalzo. Quella di Bolzano è insomma una vittoria relativa: più che la migliore, è la meno insostenibile.

In questo scenario statico, basta un leggero movimento per cambiare le carte in tavola: così le grandi città, pur non brillando, con un po' di depurazione in più (Milano) o qualche nuova pista ciclabile (Roma) guadagnano posizioni in classifica e guidano una ripresa delle metropoli più apparente che reale. Così come altrettanto virtuali appaiono alcuni miglioramenti del meridione che, a parte alcune prestazioni positive (Salerno), mantiene intatto il suo distacco dal nord.

Le cento fotografie dell'Italia

I dati complessivi di **Ecosistema Urbano 2007**, l'annuale ricerca sulla qualità ambientale dei 103 comuni capoluoghi di provincia, aiutano a chiarire meglio perché c'è questa sensazione di staticità delle politiche ambientali nei centri urbani.

Prendiamo l'esempio dell'**aria**. I valori di **biossido di azoto** sono oggi superiori ai limiti di legge in 43 comuni rispetto ai 38 dello scorso anno, mentre per le **polveri sottili** il livello dell'allarme sanitario è stato superato in 24 città (solo due in meno rispetto all'esame del precedente Ecosistema Urbano). Evidentemente il grande bricolage di misure tampone – targhe alterne, blocchi estemporanei della circolazione, stop limitati alle auto non catalizzate e ai vecchi diesel – e i "grandi" interventi per la mobilità sostenibile annunciati dal governo negli anni passati non hanno modificato di una virgola la situazione.

La riprova che la **mobilità** è la stessa di sempre – ingorgata e caotica – sta nel fatto che il consumo di carburante, indicatore che dà la misura del ricorso all'auto privata per gli spostamenti, si mantengono stabili, e che il trasporto pubblico continua ad avere uno scarso appeal per i cittadini. Nelle aree metropolitane infatti la media di viaggi per abitante all'anno sale, ma di una unità (da 370 viaggi/abitante/anno del 2005 ai 371 "contati" da questo

rapporto). Nelle città con oltre 200.000 abitanti la media passa da 198 a 204 viaggi per abitante all'anno: poco più di 4 viaggi a settimana. Venezia (valore più elevato in assoluto) stacca tutte le altre, seguita da Trieste, Bologna e Genova. La media di viaggi per abitante all'anno tra le città medie sale da 79 a 89. Tra le piccole (da 49 a 51 viaggi/ab./anno) spicca ancora Siena: numeri da grande per la Toscana che anche quest'anno si piazza abbondantemente sopra i 200 passeggeri per abitante. Decisamente inferiori restano i valori registrati nei piccoli centri dove il trasporto pubblico continua ad essere poco più di una chimera: in 41 comuni di media e piccola dimensione si effettua meno di un viaggio alla settimana con il trasporto pubblico.

Altri sintomi di non cambiamento arrivano dal **ciclo delle acque**: la depurazione degli scarichi civili è ferma all'80%, come lo scorso anno, e sono ancora 9 le città dove il numero di abitanti allacciati alla rete fognaria è inferiore al 50% della popolazione. Invariate, e dunque elevatissime, le perdite della rete idrica, che passano da un anno all'altro dal 30% al 31%. Un problema, quest'ultimo, che riguarda buona parte delle città italiane: il 44% dei comuni capoluogo per cui è stato possibile fare una stima perde più del 30% dell'acqua che immette in rete.

Stazionari anche i **consumi elettrici domestici** (+0,5% contro un +1,7% dei consumi totali), con una contrazione nelle regioni settentrionali e una crescita nelle regioni meridionali. I **rifiuti prodotti** continuano invece a salire in maniera continua e preoccupante: quasi il 2% in più in valore assoluto rispetto al dato dello scorso anno della produzione complessiva (614 Kg/ab/anno contro gli attuali 625). Migliora di pochissimo il dato relativo alla raccolta differenziata, che si attesta al 21,7%, rispetto al 20% della scorsa edizione. Raccogliere i rifiuti in maniera differenziata rimane peraltro una prerogativa del centro nord: sono infatti solo 3 (Macerata, Brindisi e Nuoro) i comuni del sud e delle isole che riescono a raggiungere almeno il 15% di raccolta differenziata. In questa edizione di Ecosistema Urbano le città che hanno superato l'obiettivo del 35% sono 28 e solo 3 (Asti, Lecco e Verbania) superano il 50%.

Irrisolta è la questione **abusivismo edilizio**: l'ultimo censimento realizzato da Legambiente ha stimato la realizzazione di oltre 40mila costruzioni abusive e il prezzo più alto lo pagano ancora una volta le quattro regioni a tradizionale presenza mafiosa (Calabria, Campania, Sicilia e Puglia) dove si concentra il 55% delle nuove costruzioni abusive. Guardando i dati in valore assoluto, il primato di questa particolare classifica spetta alla Campania con 7.690 costruzioni abusive, seguita da Sicilia (5.516), Puglia (4.958) e Calabria (3.788). Il dato migliore è quello della Val d'Aosta, regione italiana immune al cemento fuorilegge.

Qualcosa, sempre rimanendo a uno sguardo d'insieme, è fortunatamente cambiata. La **densità automobilistica** prima di tutto. Dopo anni di continua crescita, nel 2005 si registrano circa 400.000 auto in meno nelle città rispetto al 2004. Un calo interessante, che andrà ben valutato in futuro: in sostanza si tratta di capire se è solo un fenomeno passeggero, legato a un momento di eccessiva saturazione del mercato, o se davvero è cominciata una inversione di tendenza che interessa almeno il possesso se non ancora l'uso. Quattrocentomila è un numero elevato. Tuttavia non è in grado di far calare considerevolmente il dato medio nazionale: c'erano l'anno scorso 63 auto ogni 100 abitanti, ce ne sono 61 oggi e in 4 città (Pordenone, Roma, Viterbo e Aosta) si oltrepassano le 70 vetture/100 abitanti. Altrettanto interessante, in un contesto in cui mancano misure strutturali per la mobilità sostenibile, la crescita delle **isole pedonali**: 0,31 mq per abitante (erano 0,28 lo scorso anno), 7 sono i comuni che superano la soglia di un metro quadro per abitante. Tra le grandi città, oltre al caso eccezionale di Venezia, spicca Roma che dichiara circa 364.000 metri quadri di spazio per i pedoni, male invece Milano che si ferma a numeri da piccolissima: appena 120.000 mq di superficie pedonalizzata. L'estensione media complessiva delle **zone a traffico limitato** oltrepassa i 4 mq per abitante. Undici capoluoghi hanno ztl che si estendono per più di 100 ettari. Tra questi spiccano Roma, prima tra le grandi città, e Bergamo che mette a disposizione di ogni abitante oltre 46 mq di superficie chiusa al traffico. Trentadue i comuni che rimangono al di sotto di un mq per abitante.

I km di **piste ciclabili** sono quasi 1.700 (1.133 in sede propria e 558 in corsia riservata), mentre sono 797 i km di percorsi misti pedonali e ciclabili, invece la presenza di zone con moderazione di velocità a 30 km/h è segnalata in 18 città, 5 in più dell'anno scorso, con un'estensione complessiva di 222 km. Confrontando la medie dell'indice sintetico in base 100 utilizzato per rappresentare (in metri equivalenti per abitante) questo indicatore troviamo

dunque un aumento insignificante, in valore assoluto, rispetto allo scorso anno: da 5,67 m.eq./ab agli attuali 6,25 m.eq./ab. Solo sei città (Ravenna, Modena, Mantova, Ferrara, Reggio Emilia e Cremona) hanno valori superiori ai 20 "metri equivalenti" ogni 100 abitanti, mentre in altre 16 ci sono più di 10 "metri equivalenti", tra queste solo una città del Sud d'Italia (Lecce).

Il **verde urbano fruibile** fa registrare un leggero aumento nei metri quadri disponibili per abitante, nella media italiana infatti si passa dai quasi 10 mq (9,8) dello scorso anno agli attuali 10,6 metri quadri per abitante. Ma ancora una volta i dati sulla disponibilità di verde fruibile in area urbana hanno richiesto serie e ponderate verifiche confermando le difficoltà delle città italiane nel monitorare il verde presente sul proprio territorio. Quasi la metà dei comuni dichiara una superficie di parchi e giardini inferiore a 5 mq/ab., mentre in testa alla classifica troviamo Massa, Mantova, Cuneo e Ferrara, che dichiarano più di 25 mq per abitante. Migliora l'indicatore delle **certificazioni ambientali ISO 14001** che rapporta il numero di siti certificati ISO 14001 in ciascuna provincia al numero di imprese attive presenti sul territorio. La continua crescita del numero di siti certificati (aumentati del 31% da ottobre 2005 ad aprile 2006), pone ormai l'Italia sopra la media europea. La migliore performance italiana (5,09) si registra ad Aosta, l'unica provincia, insieme a Verbania e Torino a superare la media di 3 certificazioni ogni 1.000 imprese censite. La media nazionale sale quindi a 1,51 certificazioni su 1000 imprese censite da 1,17 dello scorso anno.

Per quel che riguarda poi l'indice sintetico relativo alle **procedure ambientalmente sostenibili (Eco Management)**, sempre in base 100, balza in media nazionale, da 47 su 100 dell'edizione 2006 del rapporto agli attuali 55 su 100. Ma le procedure che costituiscono questo indice si dimostrano ancora molto poco diffuse nelle pubbliche amministrazioni italiane a dimostrazione di una arretratezza che è prima culturale e poi di capacità. La media dei punti conseguiti si attesta infatti di poco sopra la metà dei punti disponibili (56) con solo 37 comuni che superano i 70 punti.

Le **politiche energetiche** migliorano complessivamente rispetto all'anno passato ma fanno registrare un numero ancora consistente, anche se in calo rispetto all'edizione 2006 della ricerca, di città che non soddisfano alcuno dei criteri previsti o non hanno risposto alle domande in proposito (sono 33 città quest'anno, erano 38 l'anno scorso). Quest'anno sono Bolzano, Pesaro, Rimini e Roma le uniche città che soddisfano tutti e quattro i parametri dell'indice sintetico in base 100, mentre altre 16 si fermano a tre. Nella passata edizione del rapporto però erano 13 in tutto le città che soddisfacevano da tre a quattro criteri.

Bolzano, regina di Ecosistema Urbano 2007

Ecosistema Urbano raccoglie ogni anno, sia con questionari e interviste dirette ai 103 comuni capoluogo di provincia, sia sulla base di altre fonti statistiche, informazioni su 125 parametri ambientali per un corpus totale di oltre 125mila dati. Questa raccolta viene sintetizzata in 25 diversi indicatori di qualità ambientale riferibili a tre macro-classi: indicatori di pressione che misurano il carico generato sull'ambiente dalle attività umane (consumi di acqua potabile, di carburante, di elettricità, produzione di rifiuti solidi urbani, tasso di motorizzazione), indicatori di stato che misurano la qualità dell'ambiente fisico (smog, inquinamento idrico), indicatori di risposta che rendono una misura della qualità delle politiche messe in campo dall'amministrazione pubblica o dalla città più in generale (abusivismo edilizio, perdite della rete idrica, depurazione, raccolta differenziata, trasporto pubblico, isole pedonali e zone a traffico limitato, piste ciclabili, aree verdi, gestione ambientale nelle imprese e nella pubblica amministrazione, sviluppo di politiche energetiche tese alla crescita delle rinnovabili, monitoraggio e rilevamenti della qualità ambientale).

L'analisi incrociata dei dati assegna a **Bolzano la palma di vincitrice**. Supera di pochissimo la prima dello scorso anno, **Mantova**, e dopo dieci edizioni torna in testa alla graduatoria di Ecosistema Urbano coronando così una faticosa rimonta che dura da almeno cinque anni, già evidenziata dal secondo posto dell'anno passato e dall'ottavo dell'edizione 2005.

Osservando nel dettaglio le prestazioni della città altoatesina scopriamo che il risultato conclusivo è frutto di **buone performance solo in alcuni dei settori chiave della ricerca**. Bolzano infatti vince primeggiando nelle classifiche relative al monitoraggio della qualità dell'aria e nell'indicatore delle politiche energetiche, nel quale il capoluogo altoatesino è da

tempo tra le città leader in Italia. Si piazza poi assai egregiamente nella classifica relativa alla capacità di risposta che quest'anno a differenza dell'edizione 2006, assume un peso consistente.

Nel monitoraggio della qualità dell'aria Bolzano è prima, assieme ad altri 67 capoluoghi. La città altoatesina migliora poi sensibilmente soprattutto nei due indicatori relativi alla media dei valori dei due principali inquinanti monitorati nell'atmosfera (NO₂ e PM₁₀), lasciando una buona impressione sulle capacità di analizzare l'aria urbana in modo ottimale. Dimezza quasi i suoi consumi idrici (è 39a con meno di 171 l/ab/gg), salgono i metri quadrati di isole pedonali (da 0,10 a 0,16) e più sensibilmente i metri equivalenti di piste ciclabili (è 16a), migliora leggermente nel verde urbano fruibile rimanendo però oltre la quarantesima posizione (41a). Negli indicatori relativi ai consumi il capoluogo altoatesino rimane praticamente fermo per quel che concerne elettricità e carburante (rispettivamente 26a e 48a), scende invece nel numero di automobili private circolanti (7a). Ottime performance negli indicatori relativi alla gestione della sostenibilità ambientale. Bolzano sale per numero di Certificazioni ISO 14001 (è 21a) e ancor di più nell'Eco Management, dove si piazza 5a. Vale la pena citare ancora il 97 su 100 fatto registrare da Bolzano nella capacità di risposta al questionario di Legambiente (che si traduce in una buona 29a posizione) e il 100 su 100 relativo alle politiche energetiche che vale il primo posto in questa classifica.

Ma per quel che riguarda il capoluogo altoatesino ci sono anche note stonate, in qualche caso anche molto evidenti. Tra queste spicca più di tutte il preoccupante stop nella percentuale di raccolta differenziata (è 46a con il 27%), dato sicuramente molto al di sotto dell'obiettivo minimo del 35%. Cala addirittura la capacità di depurazione delle acque reflue (39a), è sugli stessi livelli dell'anno passato il trasporto pubblico, diminuisce l'estensione delle zone a traffico limitato (44a).

L'Aquila in coda alla classifica

Una delle novità se non altro più visibili di questa edizione del rapporto di Legambiente si trova proprio in fondo alla graduatoria, dove dopo anni non troviamo un capoluogo meridionale.

L'Aquila torna dopo molto tempo (era stata ultima già nell'edizione del 1997) ad occupare l'ultimo posto. Il capoluogo abruzzese conquista la maglia nera, perdendo sedici posizioni rispetto alla passata edizione (nel 2006 era infatti 87a), principalmente per la pessima capacità di risposta alle ecodomande contenute nel questionario di Legambiente.

L'aria è l'unico tra gli indicatori principali sul quale l'amministrazione comunale di L'Aquila ha mandato alcune risposte, peraltro parziali, e nonostante un leggero miglioramento nel monitoraggio della qualità dell'aria (risulta 84a in compagnia di altre 8 città) rispetto allo scorso anno, troviamo poi sia su No₂ che sul Pm₁₀ dati non disponibili. Sempre dati non disponibili per quel che riguarda la depurazione delle acque reflue, il trasporto pubblico (in tutti e tre gli indicatori dedicati), le zone a traffico limitato e le isole pedonali, mentre ancora per mancata risposta resta ferma a zero (83a) sui metri di piste ciclabili. Anche nella raccolta differenziata L'Aquila è tra le peggiori (11,1% e 73a posizione), mantiene abbastanza alti i consumi, soprattutto quelli di carburante, e la densità di motorizzazione (67 auto ogni 100 abitanti).

Nota meno negativa è quella delle certificazioni ISO 14001 e dell'Eco Management dove il capoluogo abruzzese migliora leggermente, almeno in valore assoluto, ma resta quasi fermo nelle due classifiche di settore (rispettivamente 54a e 86a).

Sostanzialmente meritato e, forse è il caso di dirlo, molto anche voluto il triste primato negativo di L'Aquila, che lascia in questa edizione di Ecosistema Urbano di Legambiente una pessima impressione complessiva, dovuta proprio alla scelta di non fornire risposte alle legittime domande del questionario, che va quindi molto al di là dei soli numeri.

Classifica Finale - ECOSISTEMA URBANO 2007

La valutazione viene effettuata per quei comuni che dispongono di dati sufficienti a calcolare un numero di indicatori con un peso equivalente almeno ai 2/3 del massimo valore teorico. Il valore massimo ottenibile (2.000 punti nel caso siano disponibili tutti gli indicatori),

normalizzato in base 100, rappresenta la prestazione di una città sostenibile, ideale e non utopica.

[Vedi la classifica](#)

La geografia della classifica

Insieme a Bolzano continuano a essere protagoniste della parte alta della classifica le province del nord Italia. Al secondo posto c'è Mantova, campione uscente, che insieme a Cremona (decima) è l'altra rappresentante di quella che prima era la folta truppa dei capoluoghi lombardi in testa alla graduatoria. Per **Mantova** troviamo confermate in molti casi le buone performance dello scorso anno: un sistema di monitoraggio della qualità dell'aria ottimale, una buona rete di percorsi ciclabili, oltre 17,6 metri quadri per abitante di zone a traffico limitato e più di 27 di verde fruibile.

Terza è **La Spezia** che prosegue il buon cammino avviato nelle ultime edizioni, facendo crescere ancora le ztl (è undicesima con quasi 9 mq per abitante) e le piste ciclabili. Quarta è **Parma**, prima vera sorpresa, che sale perché ha il pregio di mantenersi costante nei lievi miglioramenti che già nella passata edizione si notavano. Aumenta lo spazio destinato ai pedoni, più di 0,60 metri quadrati per abitante e le ztl, quasi 6 metri quadri e mezzo per ogni parmigiano. La città emiliana fa registrare un buon passo avanti nel trasporto pubblico passando da 150 viaggi abitante all'anno a oltre 200, conquistando il primato nella classifica tra le città medie. Scende però il verde fruibile e lo spazio riservato ai ciclisti. A seguire **Trento**, quinta, che cala un poco rispetto allo scorso anno, mantenendo un ottimo controllo della qualità dell'aria, un buon livello di depurazione dei reflui e aumentando fino a quasi il 46% i rifiuti avviati al riciclo. Sesta arriva **Pisa** che torna tra le prime dieci grazie alla ottima qualità della rete di monitoraggio dell'aria e al primato nell'indicatore riservato ai criteri e alle procedure ambientalmente sostenibili dell'amministrazione (Eco Management). L'altra emiliana **Ferrara**, da sempre tra le prime, è settima. La città ciclabile per eccellenza, conferma la sua vocazione per le due ruote e aumenta il verde fruibile dai cittadini. Ottava si piazza la piemontese **Verbania** (ottime performance nella raccolta differenziata, sopra il 53%, e nelle isole pedonali con oltre 2 mq per abitante). **Livorno** è nona, seconda delle città toscane, ed entra nella magnifica decina grazie ai piccoli ma continui passi fatti negli ultimi anni che l'hanno portata, ad esempio, a una completa depurazione delle acque reflue (100%) e a una quasi ottimale capacità di risposta al questionario Ecosistema Urbano (98%). Chiude le prime dieci l'altra "reduce" lombarda, **Cremona**, dove aumenta il verde urbano pro capite e lo spazio per le due ruote.

Il meridione piazza quest'anno tre capoluoghi tra i primi trentacinque (Salerno, 21a; Cosenza, 32a; Avellino, 34a) ma nel complesso rimane attaccato a performance non esaltanti che confermano ancora una distanza considerevole con il nord del Paese.

Nella parte bassa della classifica troviamo infatti ancora tante città del sud anche se il fondo della graduatoria, come la cima, quest'anno è molto più variegato rispetto alla scorsa edizione e comprende le regioni di quasi mezza Italia: attira città del centro e del nord (Imperia). La Sicilia con 7 capoluoghi tra gli ultimi 15, resta la capofila, quindi la Sardegna con 2, poi uno ciascuno per Abruzzo, Calabria, Lazio, Liguria, Molise e Puglia.

Le città maggiori poi, dopo il preoccupante stop dello scorso anno, tornano a muoversi, anche se con passi da lumaca: Genova è 27a, Roma è 60a, Milano è 62a, Napoli è 67a, Torino 69a, Palermo 85a.