

COMUNICATO STAMPA

MOBILITÀ URBANA, FOCUS2R: CRESCE L'ATTENZIONE DELLE AMMINISTRAZIONI LOCALI ALLE DUE RUOTE, MA È ANCORA POCA

Bike e scooter sharing, accessibilità, sicurezza, disponibilità parcheggi, ricarica veicoli elettrici e incentivi: il quinto rapporto dell'Osservatorio promosso da Confindustria ANCMA e Legambiente in collaborazione con Ambiente Italia, fotografa le politiche comunali in favore di ciclisti e motociclisti

MILANO, 18 GEN. – La propensione degli italiani verso biciclette e moto cresce molto più velocemente dell'attenzione che le amministrazioni comunali riservano alle politiche per la mobilità su due ruote. È quanto emerge dal quinto rapporto dell'Osservatorio Focus2R, la ricerca promossa da Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) con Legambiente, elaborata dalla società di consulenza Ambiente Italia e presentata stamane in un *webinar*. L'indagine fornisce ogni anno la più completa e aggiornata panoramica delle politiche messe in campo dai Comuni capoluogo di provincia italiani e dedicate a ciclisti urbani e motociclisti. I risultati del monitoraggio, primo e unico in Italia, sono il frutto di un **questionario rivolto a 104 municipi**, a cui quest'anno hanno risposto 79 amministrazioni. Il report, che non rappresenta i cambiamenti dettati dall'emergenza Covid19 attenendosi a dati relativi al solo 2019, rende disponibile un ingente patrimonio di informazioni su piste ciclabili, sharing mobility, parcheggi dedicati e tanti altri aspetti legati alla mobilità su due ruote nei centri urbani fornito direttamente dalle amministrazioni locali.

Dopo cinque edizioni, l'ultima rilevazione conferma la graduale ascesa della mobilità su due ruote nell'agenda politica delle città italiane, seppure ancora troppo lenta e accompagnata da due ricorrenti campanelli d'allarme: la **sicurezza degli utenti della strada** e il profondo **divario tra nord e sud del Paese** nelle misure messe in campo.

BICICLETTE - Per quanto riguarda la mobilità a pedali, **salgono la disponibilità media di piste ciclabili**, ciclopedonali, zone 20 e 30 km/h (+6% rispetto al 2018 e +20% dal 2015), la possibilità di accesso delle biciclette alle corsie riservate ai mezzi pubblici e il numero di Comuni con postazioni di interscambio bici nelle stazioni ferroviarie, mentre sono **in calo le città in cui è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici** e quelle dotate di un servizio di **bike sharing**, che passano dal 57% del 2018 al 53% del 2019. Una leggera diminuzione quest'ultima, che incide anche sul numero degli abbonati (-10%) e su quello dei mezzi (-14%). Sono tuttavia i dati sulla **sicurezza dei ciclisti** a destare preoccupazione: 253 delle 3.173 vittime della strada del 2019 sono stati infatti ciclisti (in aumento del 15% rispetto al 2018). Un tema che, secondo il rapporto Focus2R, sta progressivamente entrando nei programmi dei municipi: il 48% dei Comuni intervistati considera il miglioramento della sicurezza stradale una priorità molto alta o alta.

MOTOCICLI - Sul fronte della mobilità su moto, scooter e ciclomotori **l'accesso alle corsie riservate ai mezzi pubblici scende al 12% delle città intervistate**. Ad oggi l'accesso è consentito in tutte o nella maggior parte delle corsie soltanto in 6 Comuni (Benevento, Imperia, Milano, Parma, Taranto, Venezia), mentre solo in alcune di esse a Bergamo, Como, Genova e Pescara.

Positivo invece l'andamento delle opportunità di sharing (soprattutto a trazione elettrica), che si consolidano in città importanti come Genova, Milano, Rimini, Roma e Torino. Sebbene limitato a queste cinque città, il numero complessivo di veicoli inizia ad avere una certa consistenza con 2.360 unità a Milano (il 57% del totale), 1.000 a Rimini, 560 a Roma e circa 150 a Genova e Torino.

Luci e ombre, infine, sulla sicurezza: a fronte di una lieve diminuzione del numero di decessi di motociclisti e scooteristi sulle strade italiane, preoccupa la percezione dei Comuni sul tema. Nei due principali strumenti di pianificazione della

mobilità urbana (PUM e PGU) non è infatti considerata una priorità dal 59% dei Comuni, a cui si aggiunge un 12% che la indica addirittura come priorità bassa. Fanno ben sperare invece i Comuni che dichiarano di avere installato i **guard-rail dotati di protezioni a tutela dell'incolumità dei motociclisti**, che passano dal 17% (2015) al 32% nel 2019.

PRESIDENTE CONFINDUSTRIA ANCMA – “Il Focus2R – ha commentato il presidente di ANCMA **Paolo Magri** - ci permette di accendere ogni anno un riflettore sulle buone pratiche e soprattutto sulle zone d'ombra che interessano la pianificazione della mobilità urbana. In relazione anche al numero crescente di veicoli a due ruote circolanti, appare evidente che ci sia ancora molto da fare, in particolare per la sicurezza degli utenti. Dalle città arriva una nuova domanda di mobilità individuale, resa viva anche dalle conseguenze della pandemia, che hanno esaltato alcune peculiarità delle due ruote come la fruibilità, la sostenibilità ambientale, il distanziamento e la velocità negli spostamenti. Questo rende i centri urbani il terreno ideale per consolidare con più coraggio quello che di buono è già stato fatto e per sperimentare nuove misure in favore della mobilità su due ruote e della sua integrazione con le altre soluzioni di trasporto”. “Le misure incentivanti rese disponibili dal Governo – ha aggiunto Magri - puntano a valorizzare una sostenibilità ambientale che è già intrinseca a tutti i mezzi a due ruote e che verrà rilanciata ulteriormente dal cammino verso gli obiettivi internazionali dell'Agenda 2030 e non solo. L'industria delle due ruote è pronta ad affrontare questo percorso e la sfida della mobilità elettrica, pur nella consapevolezza delle difficoltà che questo percorso comporta: sarà infatti necessario tempo, investimenti e il sostegno delle istituzioni per supportarli in maniera sussidiaria”.

PRESIDENTE LEGAMBIENTE – “Emerge dal Focus - dichiara **Stefano Ciafani**, presidente di Legambiente - come sia in atto un vero e proprio cambiamento delle abitudini dei cittadini che quotidianamente si muovono nelle nostre città. Aumenta la superficie complessiva dedicata a infrastrutture per la ciclabilità, cresce ancora l'attenzione all'elettrico, ma restano evidenti le solite emergenze. Tra collisioni stradali e inquinamento urbano nel 2019 sono morte più di 83.000 persone, per un costo sociale che l'Istat stima in 16,9 miliardi di euro, l'1% del pil nazionale. Per quanto riguarda gli incidenti, pedoni, ciclisti e motociclisti continuano a pagare un prezzo molto alto. Si può e si deve cambiare, intervenendo sulla moderazione della velocità con maggiori controlli, riducendo i limiti di velocità, aumentando il modal share. Semplicemente rimettendo al centro delle città e della viabilità le persone e non le automobili, gli utenti e non i mezzi di trasporto. Un primo passo potrebbe essere il rifinanziamento del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, previsto dalla Legge 144/1999, per progetti di mobilità dolce cofinanziati dagli enti locali e potenziare il trasporto ferroviario regionale, il trasporto pubblico locale e la sharing mobility. Finanziamenti che dovrebbero attivare cofinanziamenti, già predisposti nei Piani di Comuni e aziende. Servono insomma interventi decisivi sfruttando l'opportunità dei prossimi fondi, dovuti all'emergenza Covid, in arrivo dal governo e dall'Europa per promuovere un vero cambio di passo nei sistemi di mobilità urbana delle nostre città”.

I NUMERI DEL FOCUS

TOP 5 PER INFRASTRUTTURE CICLABILI (metri equivalenti per abitante) – Reggio Emilia, Cremona, Mantova, Lodi e Ravenna.

TOP 5 PER PARCHEGGI BICICLETTE PRESSO STAZIONI FERROVIARIE – Bologna, Venezia, Firenze, Ferrara e Treviso.

TOP 5 BIKE SHARING (bici/1.000 abitanti) - Milano, Mantova, Bologna, Bergamo e Padova. Nel capoluogo lombardo sono presenti più di 13.000 biciclette, 4.000 a Firenze, 3.500 a Torino, 2.500 a Bologna. Solo queste quattro città contano il 75% della flotta complessiva disponibile in tutti i capoluoghi in Italia. Infine la top 5 abbonati per 1.000 abitanti è invece composta da Firenze, Mantova, Milano, Bergamo e Pesaro.

TOP 5 CONCENTRAZIONE MOTO NELLE CITTÀ PARTECIPANTI AL FOCUS (veicoli per 100 abitanti) – Imperia, Livorno, Savona, Genova e Pesaro.

TOP 5 DISPONIBILITÀ PARCHEGGI (stalli per 1.000 abitanti) – Firenze, Savona, Bergamo, Bologna e Bolzano.

IL MERCATO DELLE DUE RUOTE IN ITALIA – La vendita di biciclette ed eBike nel 2019 (ultimo dato disponibile) è stata di 1,71 milioni di unità, il 7% in più rispetto l'anno precedente, mentre l'universo delle bici a pedalata assistita è cresciuto da solo del 13%, passando da 173mila a 195mila unità. Secondo le prime stime di ANCMa nel 2020 il mercato farebbe segnare un ulteriore aumento compreso tra 20 e 25% sul 2019, superando il tetto dei 2 milioni di pezzi venduti.

Per quanto riguarda le due ruote a motore, il 2020 chiude con un significativo recupero dei volumi persi per le conseguenze della pandemia di Covid-19. Malgrado questo, l'immatricolato immette infatti sul mercato 218.626 veicoli, pari ad un calo del 5,76%. Il settore delle moto è quello che meglio riesce a erodere il gap rispetto allo scorso anno, chiudendo con un - 4,86% e immatricolando 94.108 mezzi, mentre gli scooter congelano la flessione a - 6,43%, con 124.518 veicoli immatricolati. L'esaurimento delle risorse destinate agli incentivi elettrici impedisce ai ciclomotori nel loro complesso di chiudere l'anno in positivo: nel 2020 il mercato dei "cinquantini" si ferma a - 3,02% e totalizza 19.746 veicoli. Nel complesso durante il 2020 sono stati immessi sul mercato 238.372 veicoli a due ruote, pari ad una flessione del 5,54%.

Il 2020 delle due ruote a trazione elettrica chiude invece con un complessivo aumento dell'84,5%, superando per la prima volta i 10mila veicoli immatricolati. La crescita più significativa in termini percentuali del 2020 è quella che interessa il mercato degli scooter con un + 268,8% (6088 veicoli immatricolati), seguono le moto con + 125,7% (377 veicoli) e i ciclomotori che, con 4378 mezzi chiudono l'anno a + 8,3%.