

COMUNICATO STAMPA

MOBILITÀ URBANA, FOCUS2R: DUE RUOTE DA ASCOLTARE

Bike e scooter sharing, sicurezza, disponibilità parcheggi e piste ciclabili: dall'ottavo rapporto dell'Osservatorio promosso da ANCMA e Legambiente, in collaborazione con Ambiente Italia, la fotografia delle politiche locali in favore di ciclisti e motociclisti

MILANO, 29 GEN. – Non si arresta la crescita degli spostamenti privati sulle due ruote a pedale e a motore in Italia, in particolare quelli con i motocicli, che passano dal da 2,6% del 2019 a 4,1%. E le amministrazioni comunali continuano a rispondere e a pianificare, sebbene con intensità e qualità d'intervento differenti e discontinue. Aumentano così la disponibilità media di **piste ciclabili**, i parcheggi per le bici, le soluzioni di **bike sharing** e nascono nuove forme di incentivi per l'utilizzo di **Cargo Bike** nella gestione della logistica di ultimo miglio.

Continua invece ad essere troppo limitato l'accesso dei veicoli a due ruote alle **corsie riservate** e si sviluppano più lentamente le opportunità di **scooter sharing** rispetto a quelle dedicate alla bici. L'incremento della **sicurezza** degli utenti delle due ruote a motore è ancora lontano da essere un punto essenziale negli strumenti di pianificazioni della mobilità urbana e rimane pressoché invariato il numero delle città che puntano su soluzioni come **guardrail a tutela dell'incolumità dei motociclisti** in caso di impatto. Resta viceversa consistente e importante il numero dei municipi che considerano il miglioramento della sicurezza dei ciclisti una priorità. È quanto emerge dall'ottavo rapporto dell'Osservatorio Focus2R, la ricerca promossa da Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) con Legambiente, elaborato dalla società di consulenza Ambiente Italia e presentato stamane a Milano, attraverso un evento a cui hanno partecipato anche gli assessori con deleghe alla mobilità dei comuni i Milano (Arianna Censi), Palermo (Maurizio Carta), Roma (Eugenio Patanè) e con Andrea Colombo, Project manager del comune di Bologna.

L'indagine rappresenta la più completa e aggiornata panoramica delle politiche attuate dalle amministrazioni cittadine dedicate a ciclisti urbani e motociclisti ed è frutto di uno specifico questionario inviato nel 2022 a 106 Comuni capoluogo di provincia ed elaborati nel corso del 2023. Grazie alle risposte di **99 amministrazioni**, il Focus2R rende quindi disponibili informazioni esclusive su piste ciclabili, sharing mobility, parcheggi dedicati. E tanti altri aspetti legati alla mobilità su due ruote, di cui rappresenta in qualche misura anche le esigenze e le richieste degli utenti.

BICICLETTE - Entrando nel vivo dei risultati del rapporto, dall'universo della mobilità a pedali arrivano conferme interessanti per quanto riguarda il numero di comuni che continuano a consentire il **trasporto di biciclette sui mezzi pubblici**, in particolare quattro città (Imperia, Latina, Trieste e Perugia) hanno deliberato di estendere o introdurre questa opportunità.

Sale significativamente l'impegno per la creazione di **nuovi stalli**: ben 27 amministrazioni hanno adottato provvedimenti per la realizzazione di nuovi parcheggi per le biciclette nei prossimi tre anni, che corrispondono a un aumento di circa 4.000 stalli complessivi. Il numero di comuni che hanno allestito postazioni di interscambio bici in tutte o almeno in una stazione ferroviaria è in discreto aumento rispetto all'anno precedente. Si passa dal 77% del 2021 all'82,8% del 2022: il dato è in netto miglioramento rispetto alle rilevazioni passate (era il 73% nel 2019 e 70% del 2015).

Crescono le opportunità di **bike sharing** (+5,4% per la pedalata muscolare, +13,1% a pedalata assistita), soprattutto a stazione fissa, dove la disponibilità complessiva di bici supera i 13mila pezzi. Oltre 25mila sono invece le bici in modalità free flow, soluzione che è tuttavia cresciuta con minore intensità (+1,3%). In questo ambito spiccano, in ordine, le città di Firenze, Milano, Bologna e Brescia per numero di prelievi ogni mille abitanti (oltre 3.000, con punte di più di 5000 per il capoluogo lombardo).

Complessivamente la crescente popolarità dei servizi di sharing emerge anche dall'aumento nel numero complessivo di prelievi, che registrano un aumento del 56% dal 2021 al 2022.

Centrale, infine, nella rilevazione **il tema della sicurezza**. Per il 29% dei comuni migliorare quella dei ciclisti è una priorità molto alta, per il 30% alta. Dal 26% viene classificata come medio-bassa, mentre solo il 15% non considera ancora questo tema una priorità negli strumenti di programmazione.

MOTOCICLI – Nel 2022 hanno circolato in media nei capoluoghi italiani oggetto della rilevazione **14,42 motociclette ogni 100 abitanti** (erano 13,53 nel 2021, 13,38 nel 2015). Per densità di moto e scooter spiccano le province liguri di Imperia e Savona con circa 30 motocicli ogni 100 abitanti, seguono poi con più di 20 motocicli Pesaro, Rimini, Trieste, Agrigento e La Spezia.

Come preannunciato, la possibilità per i veicoli a due ruote di accedere alle **corsie riservate ai mezzi pubblici** è ancora limitata, il transito non è infatti permesso nell'88,2% delle città; tuttavia, migliora la disponibilità di parcheggi dedicati: nel corso del 2022 sono infatti 10 i comuni che hanno deliberato la realizzazione di **nuovi stalli** per i veicoli motorizzati a due ruote, che porterebbero a oltre 480 i nuovi posti disponibili. In questo ambito Firenze si conferma la città con la maggiore disponibilità pro capite (96 stalli ogni 1.000 abitanti) seguita da Imperia e Savona, ma ben 34 città non raggiungono ancora 5 stalli ogni 1.000 abitanti e solo in quattro casi il valore è superiore a 40.

Per quanto riguarda la **mobilità condivisa**, come anticipato, lo sviluppo è ancora in ritardo rispetto alla crescita di quello dedicato alle biciclette, anche se nel 2022 lo sharing di moto/scooter elettrici è disponibile in 13 comuni, 5 in più rispetto al 2020 e 10 in più rispetto al 2015. A questo si aggiunge che nel corso dell'anno 17 comuni hanno deliberato o previsto nuovi bandi per la condivisione dei veicoli, sia per rinnovare servizi esistenti che per individuare nuovi operatori.

Infine, nota dolente, il **miglioramento della sicurezza** delle due ruote nei due principali strumenti di pianificazione della mobilità urbana (PUM e PGTU) non è considerata ancora una priorità dal 42% dei comuni a cui si aggiunge un 21% che la indica come priorità bassa. La tendenza complessiva è tuttavia in leggero miglioramento rispetto al 2021: lo scorso anno solo l'8% dei comuni indicava priorità molto alta, mentre quest'anno il dato è salito all'10%.

A fronte di un aumento di utilizzo dell'automobile fino al 66,3%, circa 4 punti in più del livello pre-Covid, la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati nei centri urbani è da qualche anno uno dei temi al centro del dibattito sulla mobilità. Il numero di città che ha già istituito **zone 30** risulta in totale 80: tra queste, 76 hanno almeno una zona con limite a 30 km/h, 18 città hanno almeno un limite a 20 km/h. Otto città hanno invece introdotto limiti di 15 km/h o inferiori.

In generale, l'insieme di spostamenti con soluzioni a basso impatto (piedi, bici, micromobilità e mezzi pubblici) si è comunque abbassato al valore di 29,7%, in diminuzione rispetto al 2020 quando il valore aveva raggiunto il 38,2% (era al 35% nel 2019).

Malgrado permanga un profondo **divario tra Nord e Sud del Paese** nelle misure introdotte, l'ultima rilevazione descrive comunque, tra luci ed ombre, una progressiva ascesa dell'attenzione alla mobilità su due ruote nell'agenda politica delle città italiane. Un incremento che ha riguardato i principali indicatori del report, ma che si dimostra ancora non proporzionale all'andamento del mercato e alla loro presenza in ambito urbano.