

Crescono gli spostamenti privati su due ruote a pedale e motorizzate, aumenta ancora, anche se in modo modesto, la disponibilità media di piste ciclabili dopo l'impennata del 2020 e tornano a salire complessivamente le opportunità di sharing mobility e il loro utilizzo, con una marcata prevalenza dei monopattini. Ancora limitato invece l'accesso alle corsie preferenziali per i motocicli, mentre aumentano i punti di ricarica per veicoli elettrici, ma è sempre troppo bassa l'attenzione alla sicurezza di motociclisti e scooteristi da parte delle amministrazioni locali. È quanto emerge dal settimo 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 di Milano, Parma, Genova e Palermo.

L'indagine, frutto di uno specifico questionario inviato nel corso del 2021, assieme allo storico e più articolato questionario sull'Ecosistema Urbano di Legambiente, a 106 Comuni capoluogo e a cui hanno risposto 94 amministrazioni, fornisce oggi la più completa e aggiornata panoramica delle politiche introdotte dai Comuni capoluogo di provincia italiani e dedicate a ciclisti urbani e motociclisti. Il report rende quindi disponibili informazioni esclusive su piste ciclabili, sharing mobility, parcheggi dedicati e tanti altri aspetti legati alla mobilità su due ruote nei centri urbani fornite direttamente dai governi locali.

Malgrado si confermi ancora profondo il 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 di biciclette e motocicli e alla loro presenza in ambito urbano. I dati di vendita parlano infatti di oltre 1,9 milioni di biciclette vendute, con una crescita del 5% per le e-bike (dato 2021), mentre ciclomotori, scooter e moto ripetono il successo dell'anno scorso con oltre 291mila veicoli immatricolati nel 2022 (+0,95% su 2021).

Biciclette - Entrando nel vivo dei risultati del rapporto, dall'universo della mobilità a pedali arrivano importanti conferme per quanto riguarda il numero di comuni in cui è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici (58%) e quello delle città che hanno allestito postazioni di interscambio bici in tutte o almeno in una stazione ferroviaria: da 74% del 2020 al 77% del 2021. Solo buone le notizie sul fronte dell'infrastrutturazione, con la disponibilità media di piste ciclabili che, dopo l'exploit del 2020, raggiunge 9,86 metri equivalenti ogni 100 abitanti (era 9,5 nel 2020, +38% rispetto al 2015). Per quanto riguarda i servizi di bike sharing, indagata anche attraverso i dati dell'osservatorio Nazionale Sharing Mobility, Milano, Torino, Bologna, Firenze e Padova contano, da sole, il 71% della flotta

complessivamente disponibile in tutti i capoluoghi.

Inoltre, nel 2021 il numero complessivo di bici in sharing a stazione fissa è di 12.184 di cui 2.272 a pedalata assistita e 9.912 tradizionali, in aumento rispetto al 2020 rispettivamente del 2,7% e del 7%. Tra le città con il maggior numero di prelievi troviamo Milano, Brescia, Firenze, Padova, Torino e Bologna, tutte attorno al milione di prelievi annui, tranne Milano che registra 4 milioni di prelievi nel 2021. Il numero di prelievi totali annui aumenta del 7% rispetto all'anno precedente. Cresce infine anche la percentuale di comuni dove sono disponibili punti di ricarica elettrici delle biciclette a pedalata assistita, che passa dal 38% del 2015 al 46% del 2021 (era il 42% nel 2020).

Motocicli - Con una media di 13,53 motocicli ogni 100 abitanti (erano 12,5 nel 2017), cresce nelle città italiane anche l'utilizzo di ciclomotori, moto e scooter. Come anticipato, sul fronte delle due ruote motorizzate, dove si assiste ad un'importante crescita percentuale anche del mercato elettrico (+59%), rimane complessivamente ancora limitato l'accesso alle corsie riservate ai mezzi pubblici: una possibilità non permessa infatti nell'89% delle città. Rispetto al 2020 diminuisce infatti il numero dei capoluoghi in cui l'accesso è consentito in tutte o nella maggior parte delle corsie, passando da 8 a 3 (Taranto, Imperia e Venezia). L'ingresso è invece permesso solo in alcune corsie a Bergamo, Como, Genova, Milano e Reggio Calabria, che rappresentano il 6% delle città.

Poco confortanti anche i dati che riguardano la sicurezza. Rimane infatti pressoché invariato il numero dei comuni che scelgono di puntare sull'estensione di strade dotate di guardrail con specifiche protezioni a tutela dell'incolumità dei motociclisti in caso di impatto e peggiora anche il dato sul miglioramento della sicurezza negli strumenti di pianificazione comunale, che non è percepito come una priorità per il 39% città interessate dallo studio. Per quanto riguarda la mobilità condivisa, nel 2021 lo sharing di moto e scooter elettrici risulta disponibile in 14 comuni, 6 in più rispetto al 2020 e 11 in più rispetto al 2015. In crescita, infine, anche la percentuale di città dove sono disponibili punti di ricarica dei veicoli elettrici, che aumenta passando dal 62% del 2020 e al 65% nel 2021 (era il 42% nel 2015).

Monopattini - In forte crescita la diffusione dei servizi di monopattino-sharing, che nel 2021 ha registrato la metà dei noleggi totali fatti in Italia (17,8 milioni) e raddoppiato il numero di noleggi del 2020. Dai dati del Sesto Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility emerge che il 52% dell'intera flotta di mobilità condivisa (carsharing, scooter sharing, bikesharing, monopattino-sharing) è rappresentata dai monopattini. Nel 2021 il 41% tra le 98 città che hanno fornito una risposta dichiara di avere un servizio di sharing di monopattini elettrici. Roma registra il maggior numero di veicoli (14.500), seguita da Milano

(5.250) e Reggio Emilia con 1.600 veicoli disponibili.

Bari, con 1.500 veicoli, e Pescara, con 500 veicoli, manifestano un alto utilizzo di tali mezzi rispetto alle altre città con rispettivamente 1.569.435 e 592.002 prelievi annui effettuati. Per quanto riguarda infine gli incidenti con lesioni a persone che coinvolgono i monopattini elettrici sono stati registrati 2.000 incidenti con 2.107 feriti e 10 morti.

*“Questo lavoro – ha sottolineato il presidente di ANCMA **Paolo Magri** – ci permette ogni anno di accendere i riflettori sulle buone pratiche dei Comuni, ma anche di illuminare le tante zone d’ombra, come il tema della sicurezza, che contraddistinguono ancora la pianificazione della mobilità urbana. È evidente che le due ruote sono sempre più una risposta alla nuova domanda di spostamenti che viene dalla città: per questo chiediamo maggiore attenzione a tutti i livelli e guardiamo con preoccupazione ai tagli degli investimenti su infrastrutturazione ciclabile e sicurezza. Al contempo siamo anche convinti che la discussione sulla mobilità urbana non possa sicuramente tralasciare i motocicli, che rappresentano una soluzione di mobilità individuale fruibile, sostenibile e molto apprezzata dai cittadini”.*

*“Il report che presentiamo insieme oggi – sottolinea il Presidente di Legambiente **Stefano Ciafani** – dimostra ulteriormente come l’intero sistema della mobilità sia in continuo cambiamento, verso modalità di spostamento più semplici, sostenibili, pratiche per muoversi in città. Soprattutto le bici, con la crescita delle e-bike, la micromobilità elettrica e l’attenzione delle amministrazioni verso le zone a 30 km/h raccontano in modo impeccabile dove sia già la città del futuro. Quello che serve con urgenza è però un impegno chiaro del Governo, oltre che dei Sindaci, per la drastica riduzione delle stragi stradali, l’integrazione tra le diverse composizioni modali di trasporto, il rispetto degli impegni climatici. Le vite ogni giorno a repentaglio sulle strade urbane possono essere infatti salvaguardate solo attraverso nuove ed efficaci politiche, come le città30 che finalmente anche alcune amministrazioni italiane stanno avendo il coraggio di adottare. Politiche urbane che nel loro insieme cambino le città, le strade, il sistema della mobilità, gli stili di vita e di guida, per fermare crisi climatica e strage stradale”.*

TOP 5 DEL FOCUS, CITTÀ

- TOP 5 PER INFRASTRUTTURE CICLABILI (metri equivalenti per abitante) – Reggio Emilia, Cuneo, Lodi, Verbania e Treviso.
- TOP 5 PER PARCHEGGI BICICLETTE PRESSO STAZIONI FERROVIARIE – Bologna, Firenze, Ferrara, Piacenza e Treviso.
- TOP 5 BIKE SHARING – Milano, Padova, Mantova, Bologna e Vicenza compongono il

poker per numero di bici ogni 1.000 abitanti, mentre la top 5 per abbonati per 1.000 abitanti è invece composta nell'ordine da Mantova, Firenze, Reggio Emilia, Pesaro e Brescia.

- TOP 5 CONCENTRAZIONE MOTO NELLE CITTÀ PARTECIPANTI AL FOCUS (veicoli per 100 abitanti) - Imperia, Savona, Pesaro, Catania e Trieste.
- TOP 5 DISPONIBILITÀ PARCHEGGI MOTO (stalli per 1.000 abitanti) - Firenze, Aosta, La Spezia, Imperia e Savona.

[Scarica il Focus2R in PDF](#)

© riproduzione riservata pubblicato il 31 / 01 / 2023