

FOCUS^{2R}

PRESENTAZIONE DELLA QUINTA EDIZIONE DEL REPORT

FOCUS^{2R}

OSSERVATORIO NAZIONALE
INFRASTRUTTURE, SICUREZZA
E MOBILITA' PER LE 2 RUOTE

METODOLOGIA e RISULTATI



AREE DI INDAGINE

- **Accessibilità ZTL per le due ruote a motore**
- **Accessibilità a corsie e mezzi del trasporto pubblico**
- **Disponibilità di parcheggi**
- **Bike e scooter sharing**
- **Sicurezza**
- **Incentivi**
- **Ricarica veicoli elettrici**

FOCUS^{2R}

LA RACCOLTA DEI DATI

I dati analizzati e presentati nel rapporto sono stati raccolti attraverso un apposito questionario, predisposto da **ANCMA e Ambiente Italia**, dedicato a mobilità e infrastrutture per cicli e motocicli, inviato in collaborazione con **Legambiente** a 104 comuni capoluogo italiani insieme all'annuale questionario Ecosistema Urbano.

79 comuni capoluogo hanno risposto al questionario 2020 (con dati aggiornati al 2019), mentre per altri 17 sono disponibili i dati 2018.

9 comuni (Brindisi, Catania, Cosenza, Imperia, Ragusa, Reggio Calabria, Sassari, Siena, Teramo) non hanno fornito dati negli ultimi due anni, mentre per Viterbo non sono disponibili informazioni.

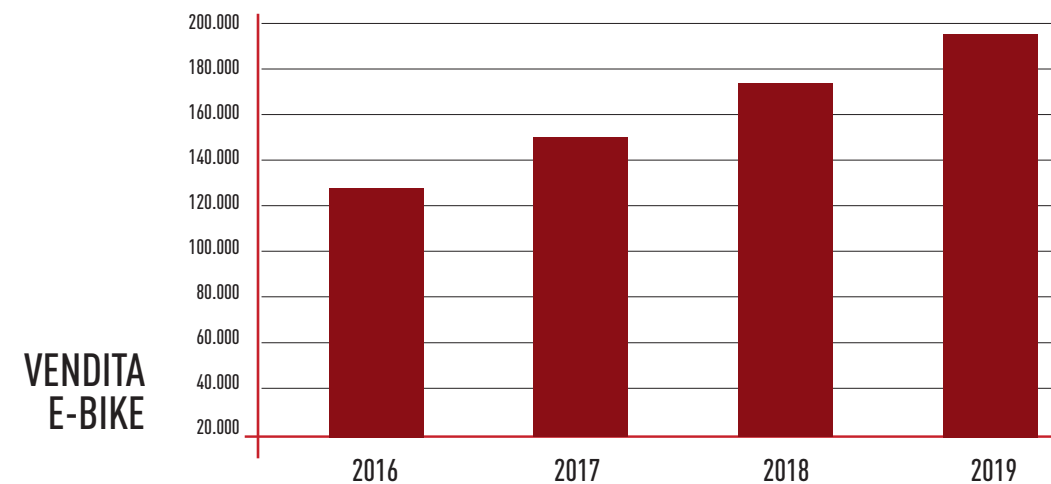
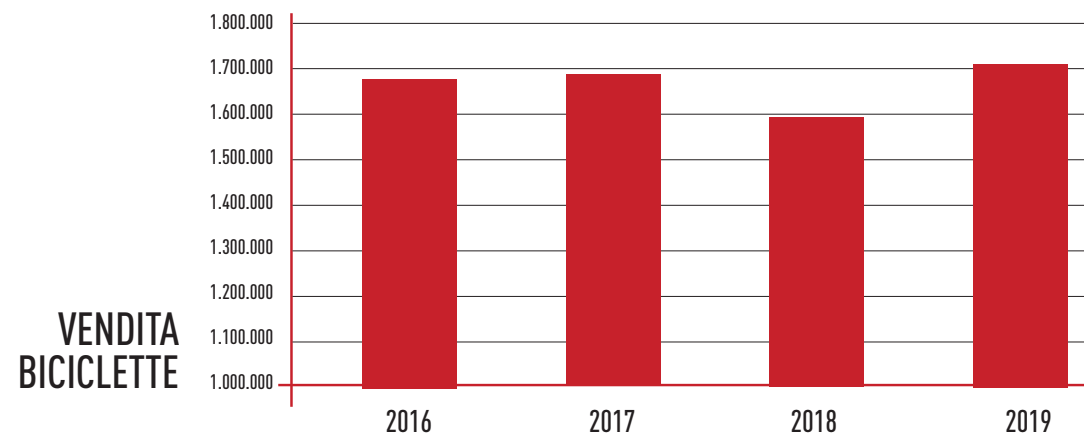
FOCUS^{2R}

BICICLETTE

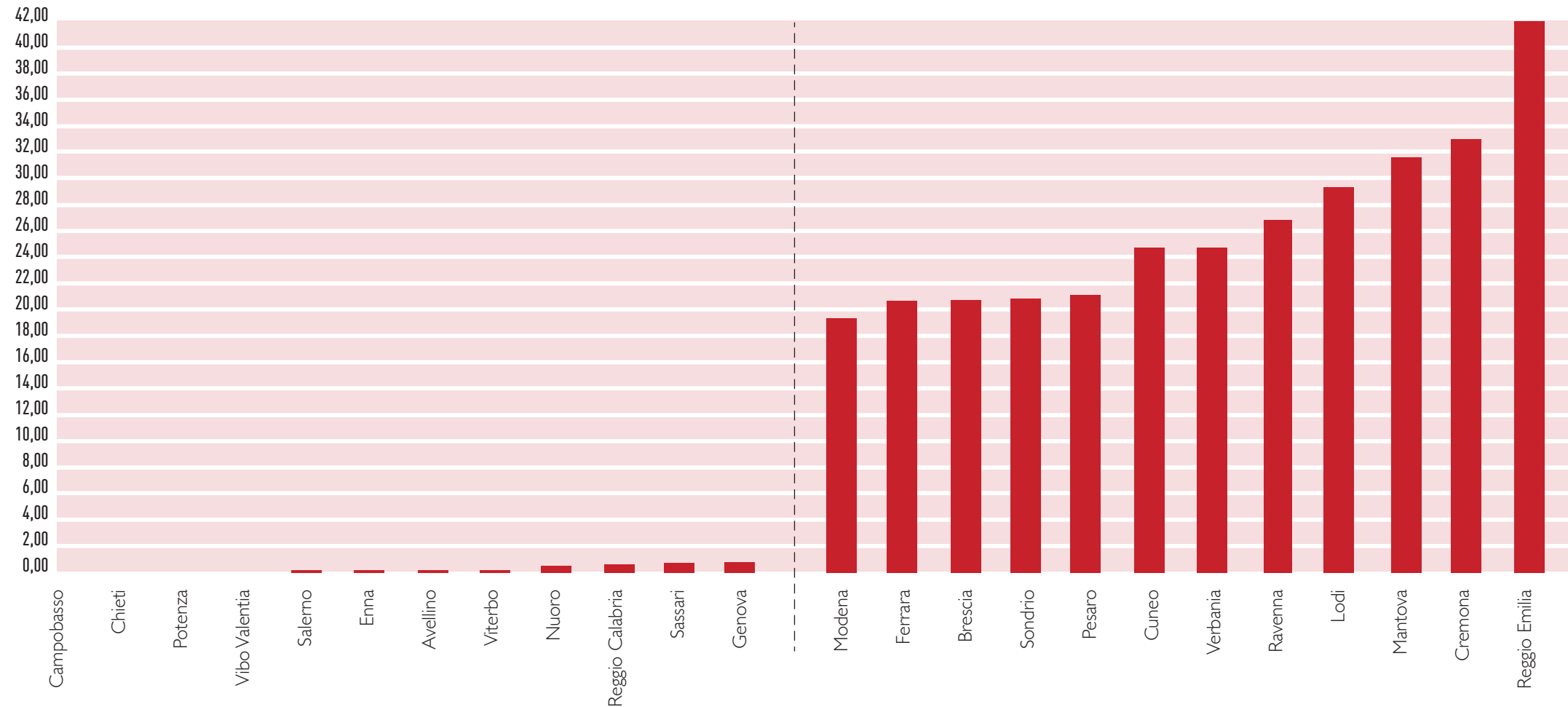
VENDITE BICICLETTE IN ITALIA

La vendita di biciclette ed e-bike nel 2019 è stata di 1,71 milioni di unità, il 7% in più rispetto all'anno precedente, mentre la vendita di e-bike è cresciuta del 13% passando da 173mila a 195mila unità.

Torna a crescere, a differenza degli altri anni, la bicicletta tradizionale, soprattutto city e trekking, in tutte le zone d'Italia.



INFRASTRUTTURE PER LA CICLABILITÀ (m equivalenti / abitante)



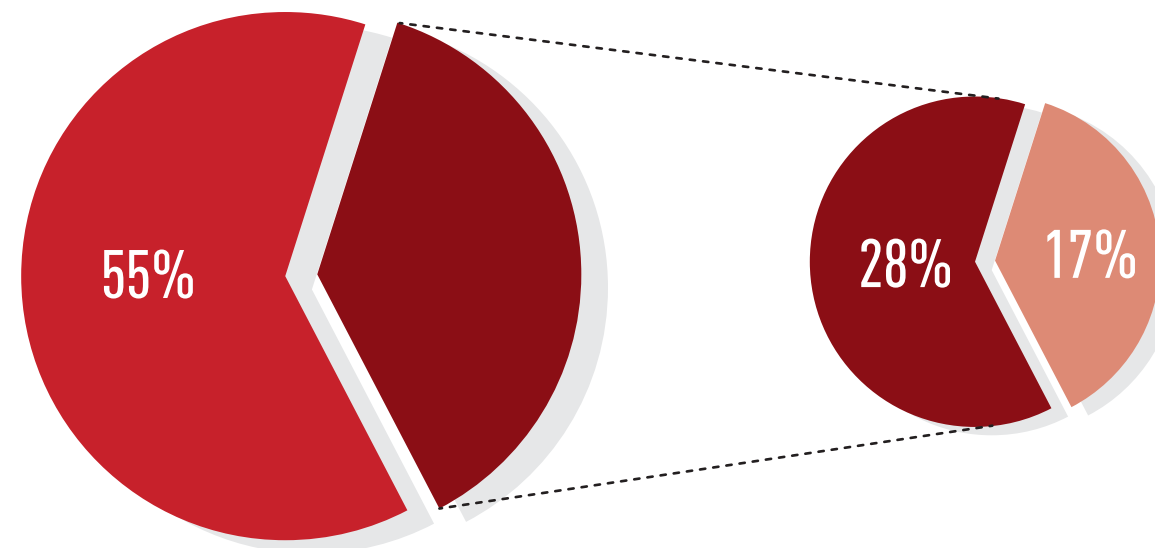
ACCESSIBILITÀ A CORSIE E MEZZI DEL TRASPORTO PUBBLICO

L'accesso delle biciclette è permesso nella maggior parte delle corsie riservate di 17 città (20% del totale delle città rispondenti dotate di corsie riservate) e, in modo parziale, in altri 18 comuni (22%).

Nel 45% dei comuni è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici. Nel 17% dei casi il trasporto è consentito solo con bici pieghevoli.

TRASPORTO BICICLETTE SUI MEZZI PUBBLICI

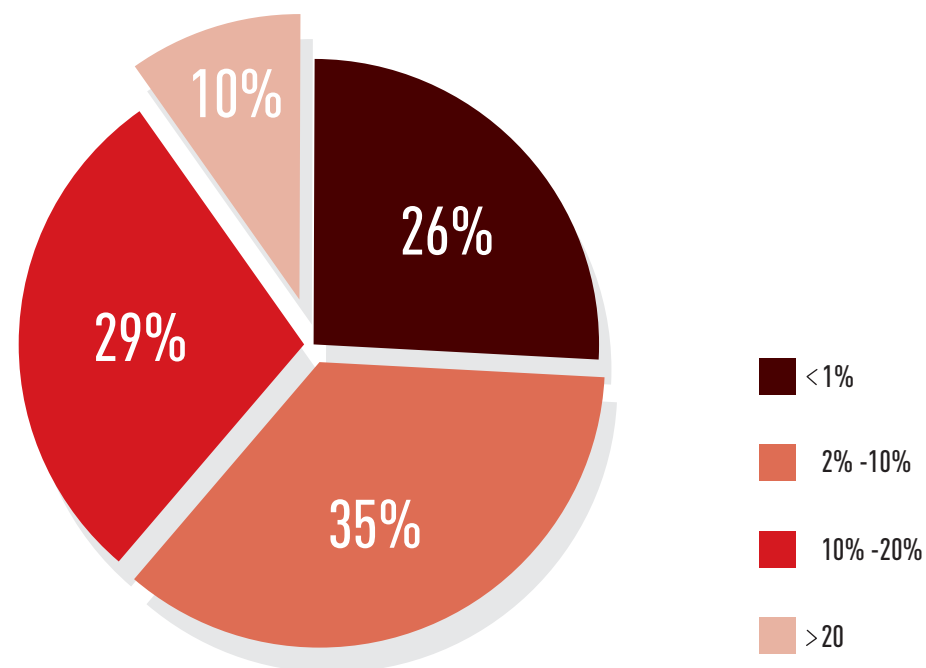
NO
SI, TUTTE LE TIPOLOGIE
SI, SOLO PIEGHEVOLI



DISPONIBILITÀ PARCHEGGI

Forniscono informazioni sul numero di parcheggi per le biciclette il **50%** dei rispondenti. Si scende al **30%** se consideriamo anche la domanda sulla percentuale dei parcheggi per le biciclette sul totale dei parcheggi disponibili.

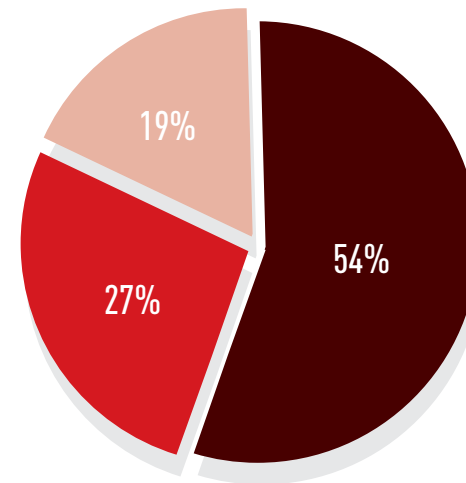
8 città (erano 12 nel 2018) dichiarano di non avere nessuno stallo dedicato alle biciclette o una quantità inferiore all'**1%** dei parcheggi esistenti;
11 città si collocano tra il **2%** e il **10%**,
4 città hanno valori superiori al **20%**.



DISPONIBILITÀ PARCHEGGI

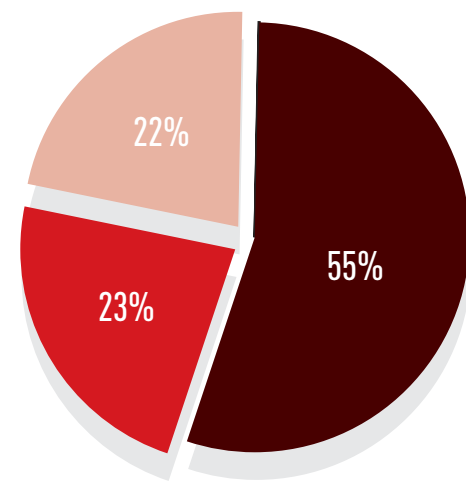
Il **54%** dei comuni ha allestito postazioni di interscambio bici in tutte le stazioni ferroviarie, il **19%** in almeno una, mentre il **27%** ne è ancora sprovvisto.

NEW! Soltanto la metà dei comuni fornisce invece informazioni sul numero di postazioni disponibili presso scuole e università: tra questi, il **45%** dichiara di avere allestito almeno una postazione in tutte (**23%**) o alcune (**22%**) strutture.



PARCHEGGI PRESSO STAZIONI

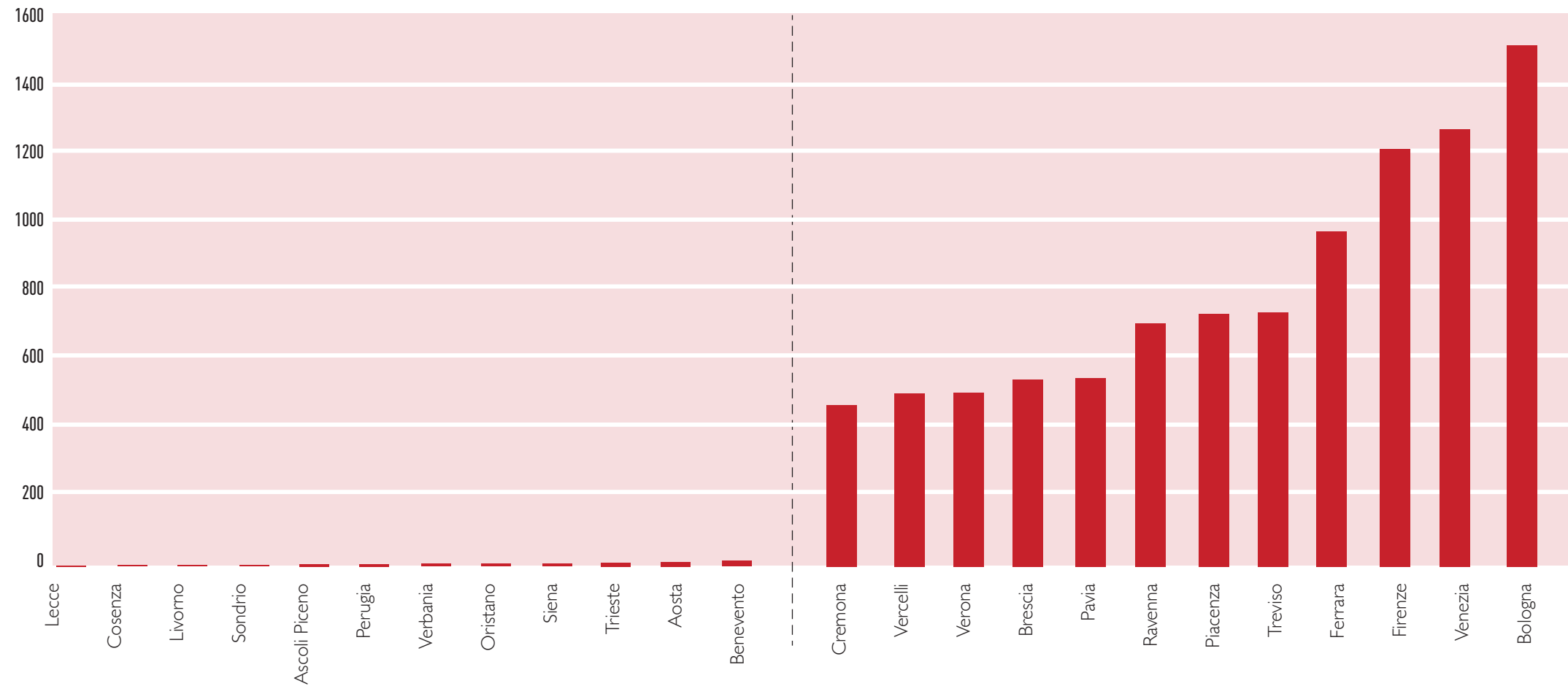
- TUTTE LE STAZIONI
- ALMENO UNA STAZIONE
- NESSUNA STAZIONE



PARCHEGGI PRESSO SCUOLE

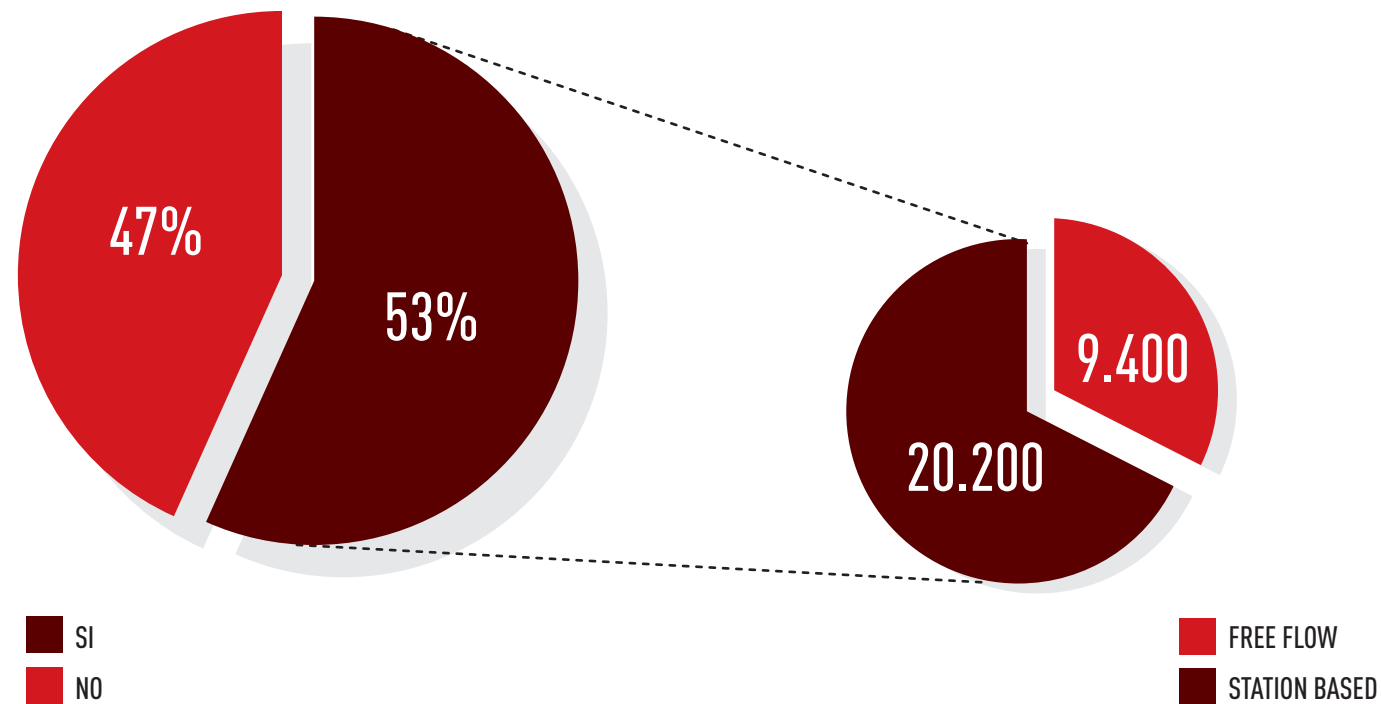
- NESSUNA POSTAZIONE
- PRESSO TUTTE LE STRUTTURE
- PRESSO ALCUNE STRUTTURE

Parcheeggi biciclette presso stazioni ferroviarie



BIKE SHARING: Comuni e veicoli

IN COLLABORAZIONE CON



FOCUS^{2R}

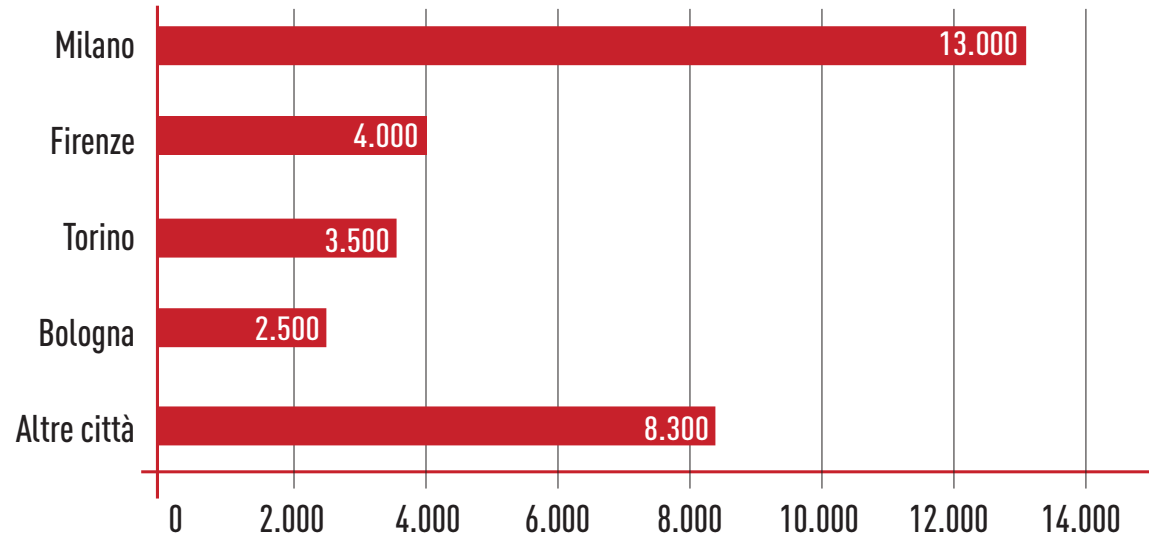
BIKE SHARING

IN COLLABORAZIONE CON



Milano, Firenze, Torino e Bologna contano, da sole, il 75% della flotta di biciclette in bike sharing complessivamente disponibile in tutti i capoluoghi.

ENTITÀ FLOTTE / CITTÀ



FOCUS^{2R}

BIKE SHARING

IN COLLABORAZIONE CON



22 città hanno un servizio di bike sharing con più di 100 biciclette e 19 città con più di 1.000 abbonati.

A Milano, Firenze, Torino e Bologna si superano il milione di prelievi annui (che raggiungono 5,9 milioni a Milano). Bologna è l'unico comune a registrare un aumento dei prelievi tra il 2018 e il 2019, che sono invece in calo a Firenze, Milano e Torino.

12 comuni hanno introdotto un servizio free flow. La diffusione rimane confinata nei Comuni del nord con l'eccezione di Firenze e Pesaro.

Le biciclette delle flotte free flow sono ormai più del doppio rispetto a quelle disponibili nei servizi con stazioni: 20.200 contro 9.400.

➤ **Analisi sulla coesistenza tra servizi station-based e free flow effettuata in 7 città (Bergamo, Mantova, Milano, Padova, Parma, Reggio Emilia, Torino).**

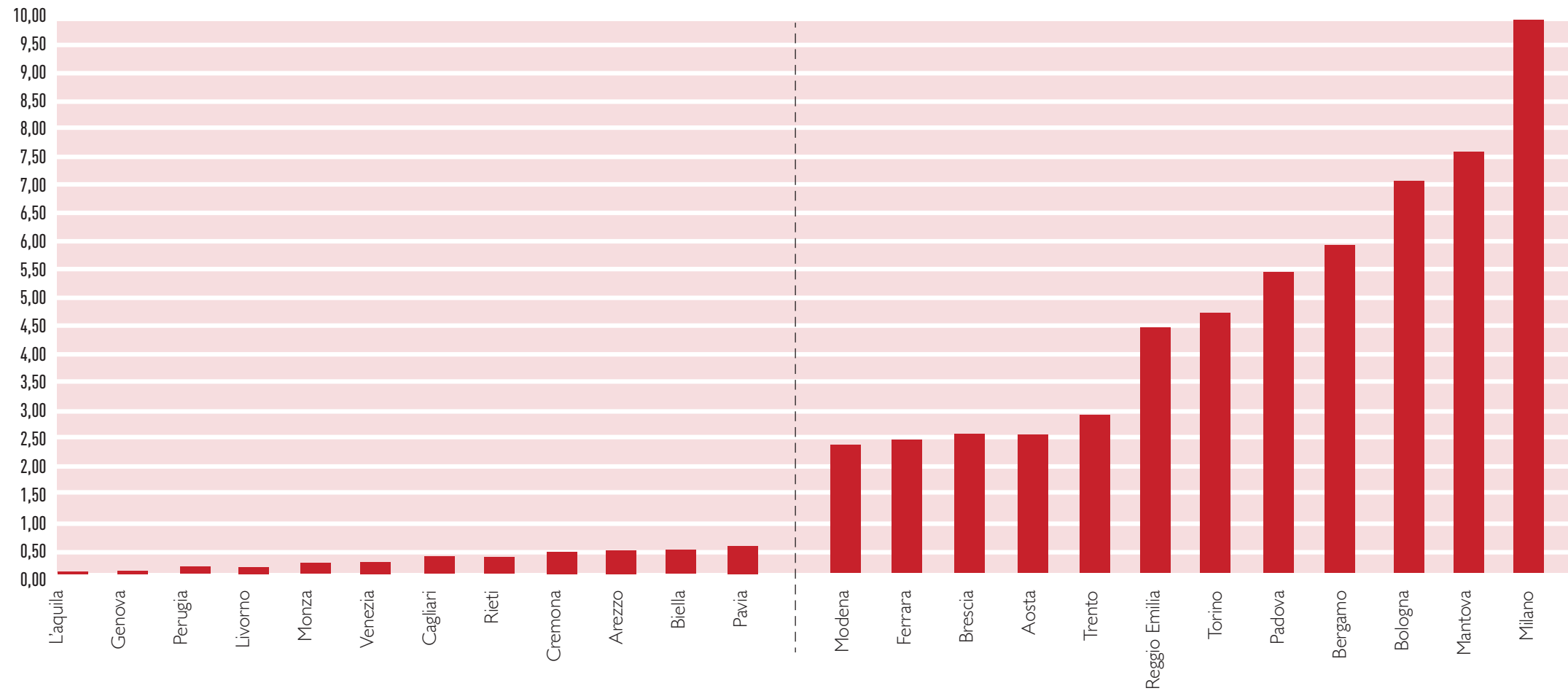
➤ **A partire dal 2017 il numero dei noleggi totali è rimasto pressoché costante a fronte di una forte variazione nella proporzione tra sistemi station-based e free flow. Questi ultimi, per la prima volta, nel 2019 sono risultati essere la maggioranza del totale (55%).**

➤ **Questo consistente cambiamento nella ripartizione dei noleggi tra sistemi station-based e free flow non si traduce però in un'equivalente variazione nelle percorrenze totali in bike sharing.**

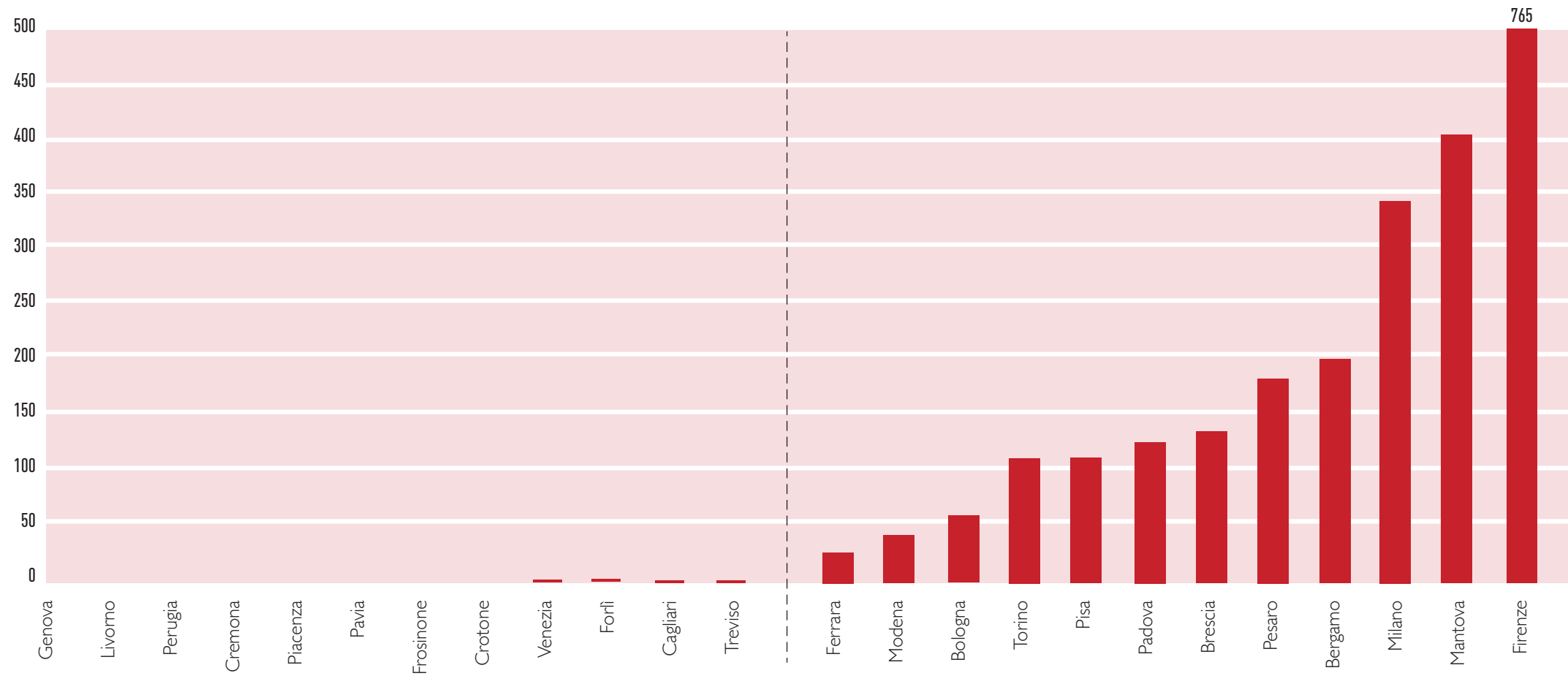
Il free flow, che fa registrare una durata media del noleggio inferiore alle bici station-based, si ferma nel 2019 al 37% delle percorrenze totali.

* IV Rapporto nazionale sulla sharing mobility

BIKE SHARING: BICI / 1.000 ABITANTI



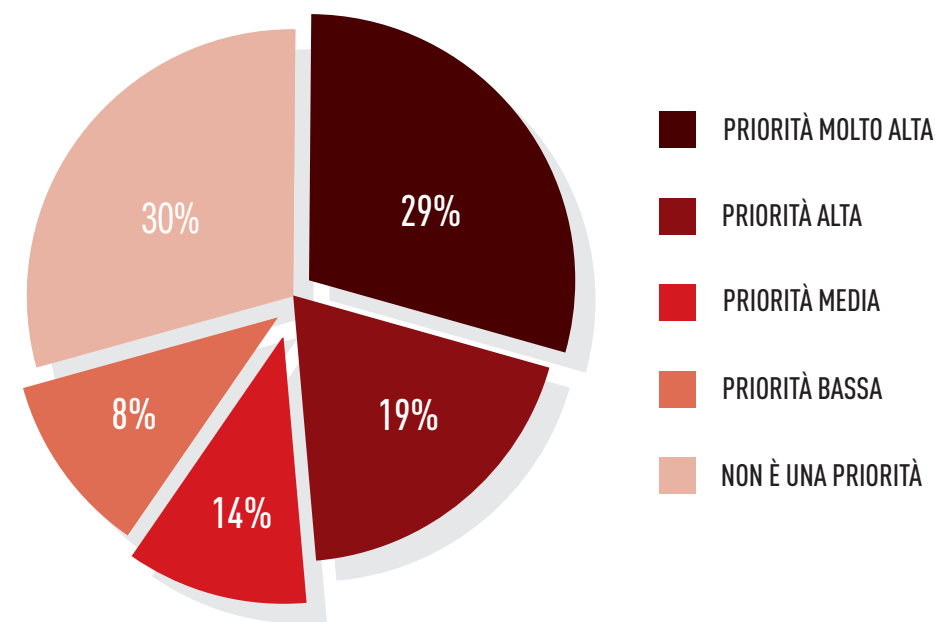
BIKE SHARING: ABBONATI / 1.000 ABITANTI



Nel 2019, 253 (8%) delle 3.173 vittime della strada sono stati ciclisti (in aumento del 15% rispetto al 2018).

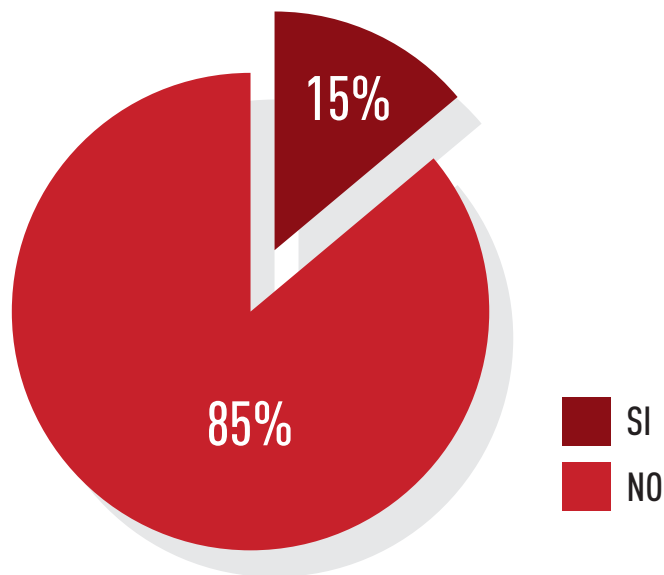
NEW! Un sistema di marchiatura e registrazione antifurto è disponibile nel 29% dei 78 comuni che hanno fornito informazioni su questo tema.

Il 48% dei comuni considera il miglioramento della sicurezza delle biciclette una priorità molto alta oppure alta.

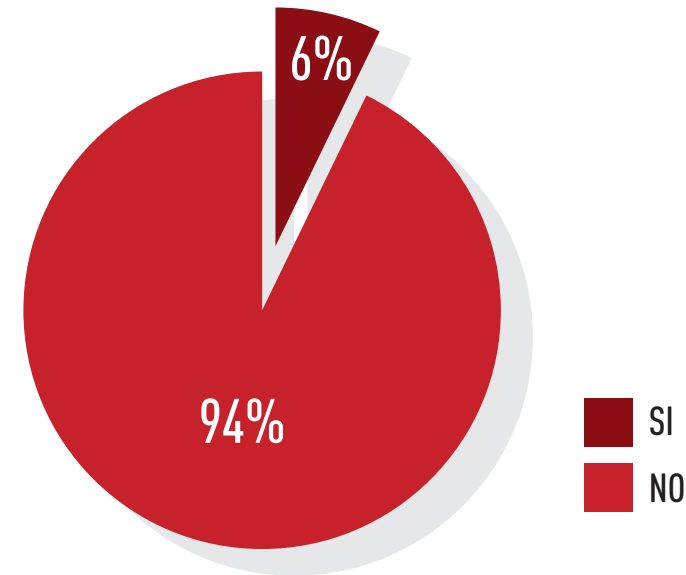


INCENTIVI ECONOMICI

INCENTIVI
BICI PEDALATA
ASSISTITA
(2017-2019)



INCENTIVI
BICI TRADIZIONALE
(2017-2019)



➤ **L'Aquila, Modena, Treviso e Vicenza hanno incentivato le biciclette a pedalata assistita in tutti e tre gli anni, mentre Bari, Bologna, e Genova due anni su tre.**

➤ **Bari è l'unica città ad aver finanziato anche le bici tradizionali per almeno due anni.**



RICARICA BICICLETTE A PEDALATA ASSISTITA

➤ **L'esistenza di punti di ricarica accessibili alle bici a pedalata assistita non sempre è un'informazione a conoscenza delle pubbliche amministrazioni: solo 66 comuni forniscono una risposta e soltanto 23 dichiarano il numero di colonnine installate.**

➤ **13 comuni su 23 non superano i 5 punti di ricarica e soltanto 6 comuni ne hanno più di 10.**

➤ **Il 94% degli 811 punti di ricarica censiti sono pubblici.**

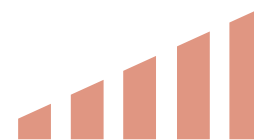
➤ **Come nel 2018, la maggior parte dei punti di ricarica si concentra in poche città, in particolare Trento e Padova che, insieme, contano quasi l'80% del totale, rispettivamente 320 e 312.**

PRINCIPALI TREND

La disponibilità media di piste ciclabili, ciclopedonali e zone con moderazione di velocità a 20 e 30 km/h sale anche nel 2019 e raggiunge 8,65 metri equivalenti (+6% rispetto al 2018 e +20% rispetto al 2015).

Accesso corsie preferenziali mezzi pubblici:

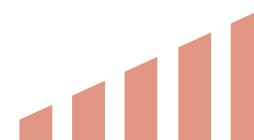
2015
40%



2019
42%

Trasporto bici su mezzi pubblici:

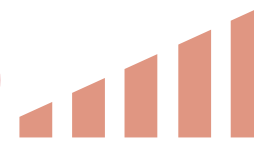
2015
31%



2019
45%

Postazioni interscambio presso stazioni ferroviarie:

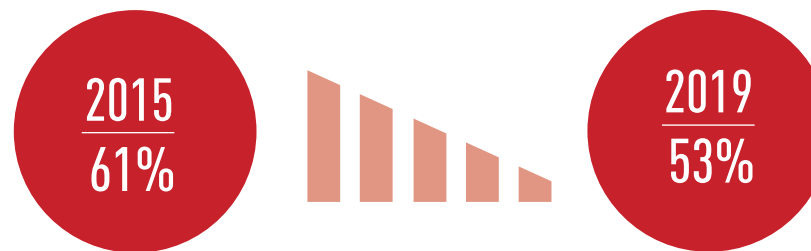
2015
70%



2019
73%

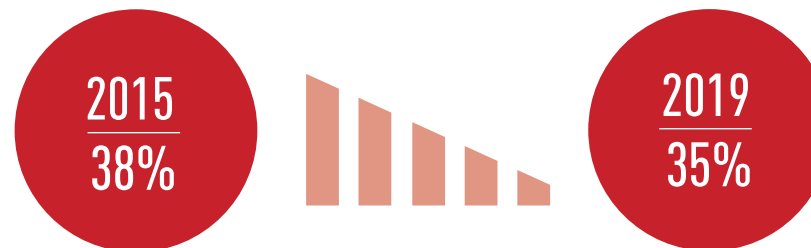
PRINCIPALI TREND

Servizi di bike sharing:



ma il numero di mezzi è triplicato.

Disponibilità punti di ricarica elettrica:



ma aumenta dell'86% il numero complessivo di punti di ricarica.

Nel triennio 2017-2019 la maggioranza delle città non ha previsto alcuna misura di incentivazione economica dedicata al ricambio del parco circolante: salgono da 12 a 16 le città che promuovono le biciclette a pedalata assistita, mentre gli incentivi per quelle tradizionali vengono dichiarati soltanto da 2-3 città nel triennio.

FOCUS^{2R}

MOTO E SCOOTER



LEGAMBIENTE

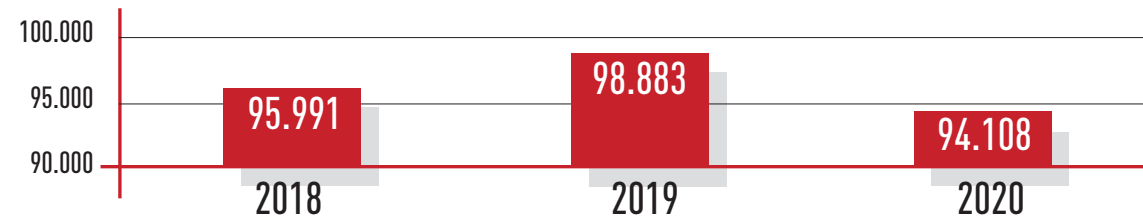


CONFINDUSTRIA ANCM
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

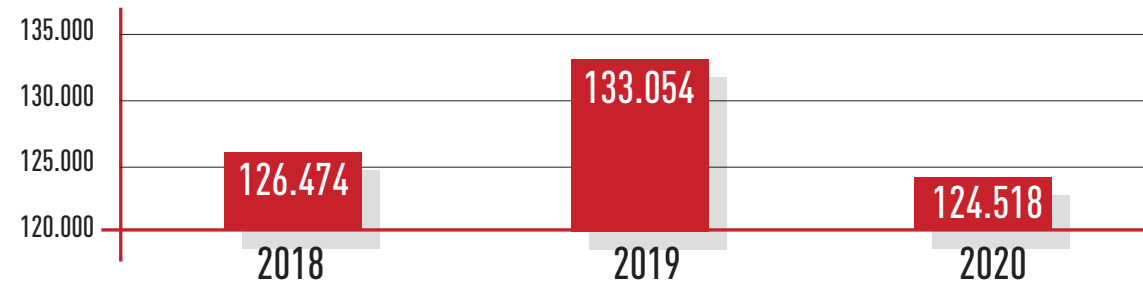
AMBIENTEITALIA
we know green

VENDITE MOTOCICLI E SCOOTER IN ITALIA

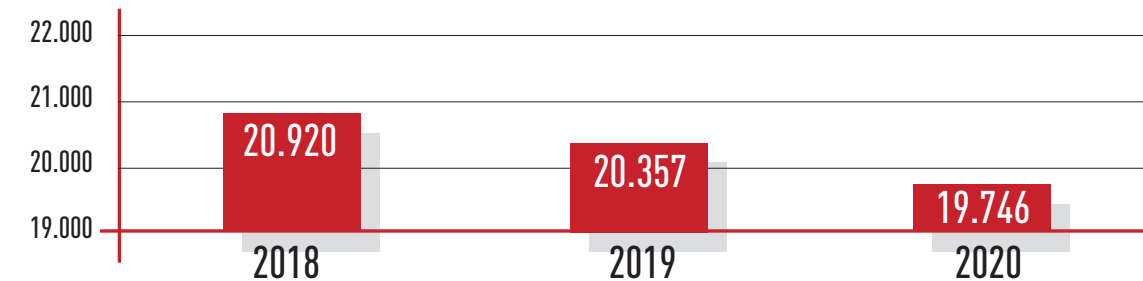
MERCATO MOTO



MERCATO SCOOTER



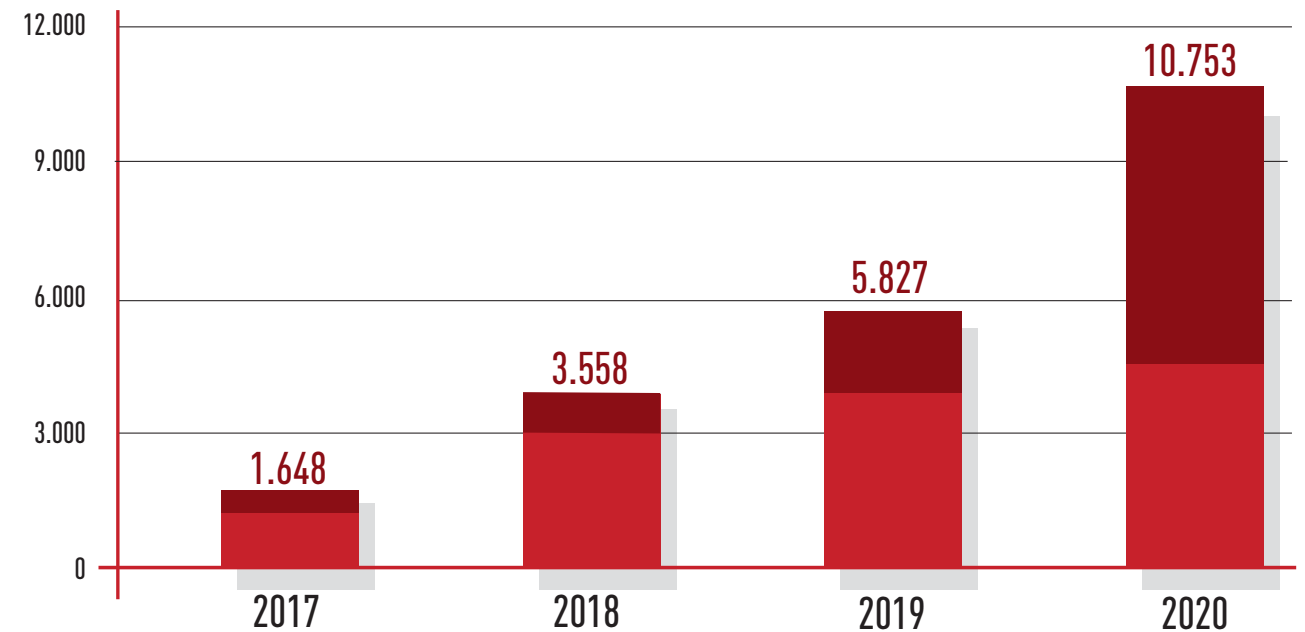
MERCATO CICLOMOTORI



VENDITE VEICOLI ELETTRICI IN ITALIA

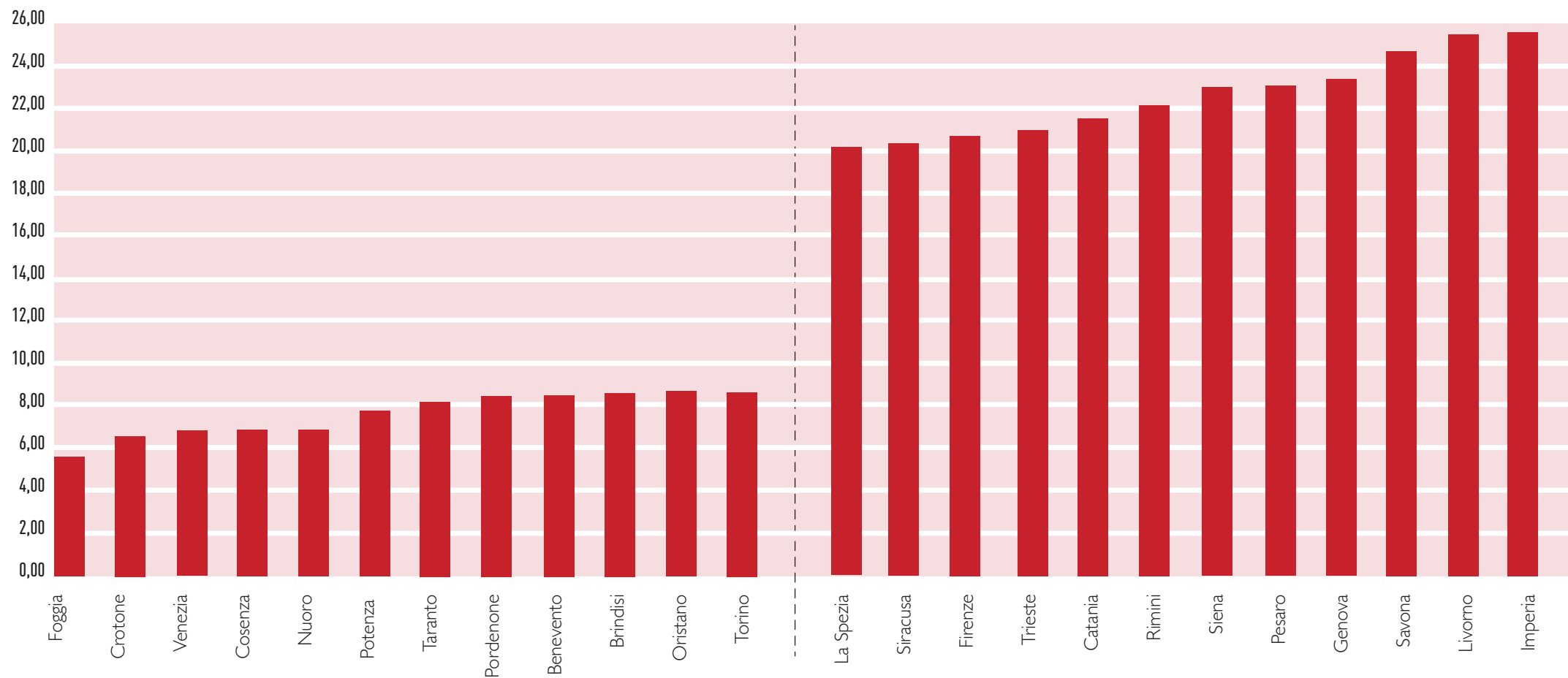
I ciclomotori elettrici raggiungono un totale di vendite di 4.368 unità (22% del comparto).

Anche moto e scooter elettrici aumentano i volumi dell'anno fino a 6.385 pezzi (3% del comparto).



MOTOCICLI E SCOOTER
CICLOMOTORI

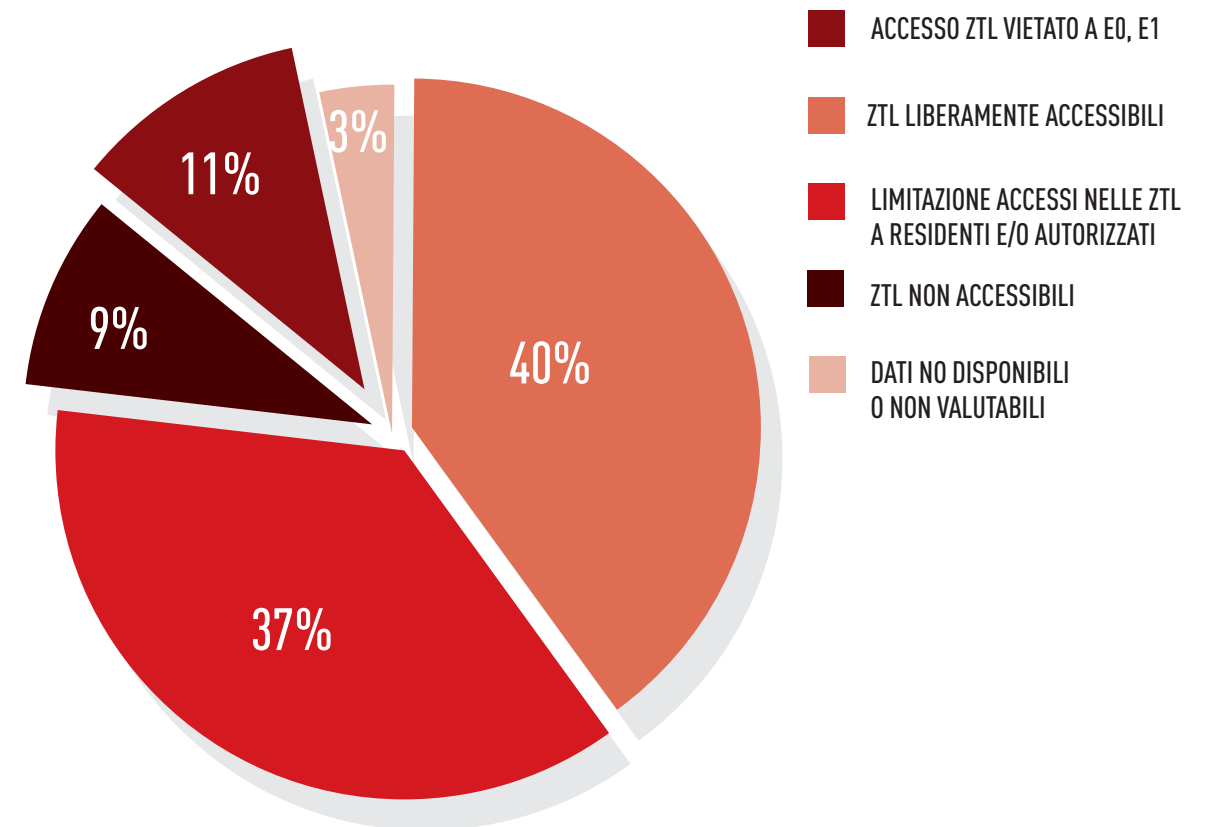
CONCENTRAZIONE MOTOCICLI NELLE CITTÀ PARTECIPANTI AL FOCUS: MOTO / 100 ABITANTI



ACCESSIBILITÀ ZTL PER MOTOCICLI E CICLOMOTORI

Nel 40% delle città l'accesso alle ZTL è libero, mentre nel 37% dei casi gli accessi sono consentiti ai soli residenti e/o autorizzati. Il 9% vieta gli ingressi a qualsiasi mezzo, mentre l'11% ai soli euro 0 e 1.

Nel 68% delle città l'accesso alle ZTL è gratuito. Nel 20% dei casi la gratuità è prevista soltanto per i residenti o gli autorizzati.



ACCESSIBILITÀ A CORSIE DEL TRASPORTO PUBBLICO

La possibilità per i veicoli a due ruote di accedere alle corsie riservate dei mezzi pubblici è ancora molto limitata e scende al 12% delle città (era il 18% nel 2018).

L'accesso è consentito in tutte o nella maggior parte delle corsie soltanto in 6 comuni: Benevento, Imperia, Milano, Parma, Taranto, Venezia.

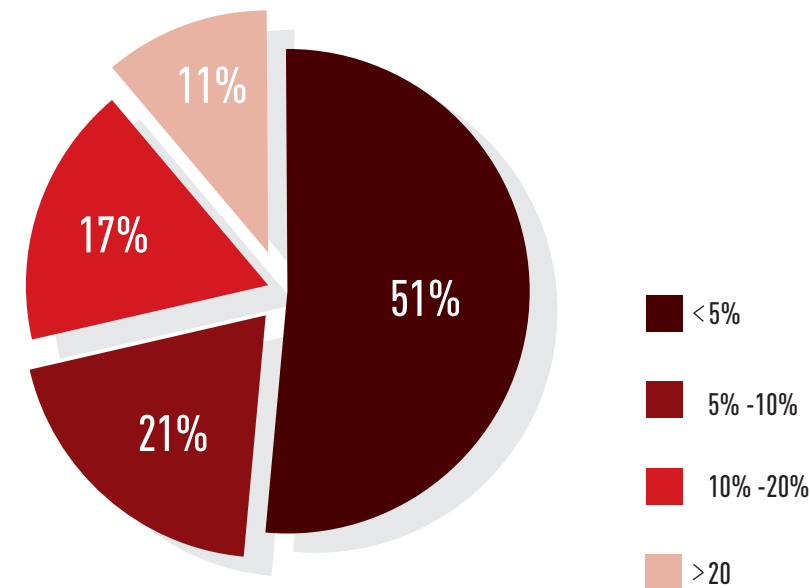
L'accesso è consentito solo in alcune corsie a Bergamo, Como, Genova, Pescara.

DISPONIBILITÀ PARCHEGGI

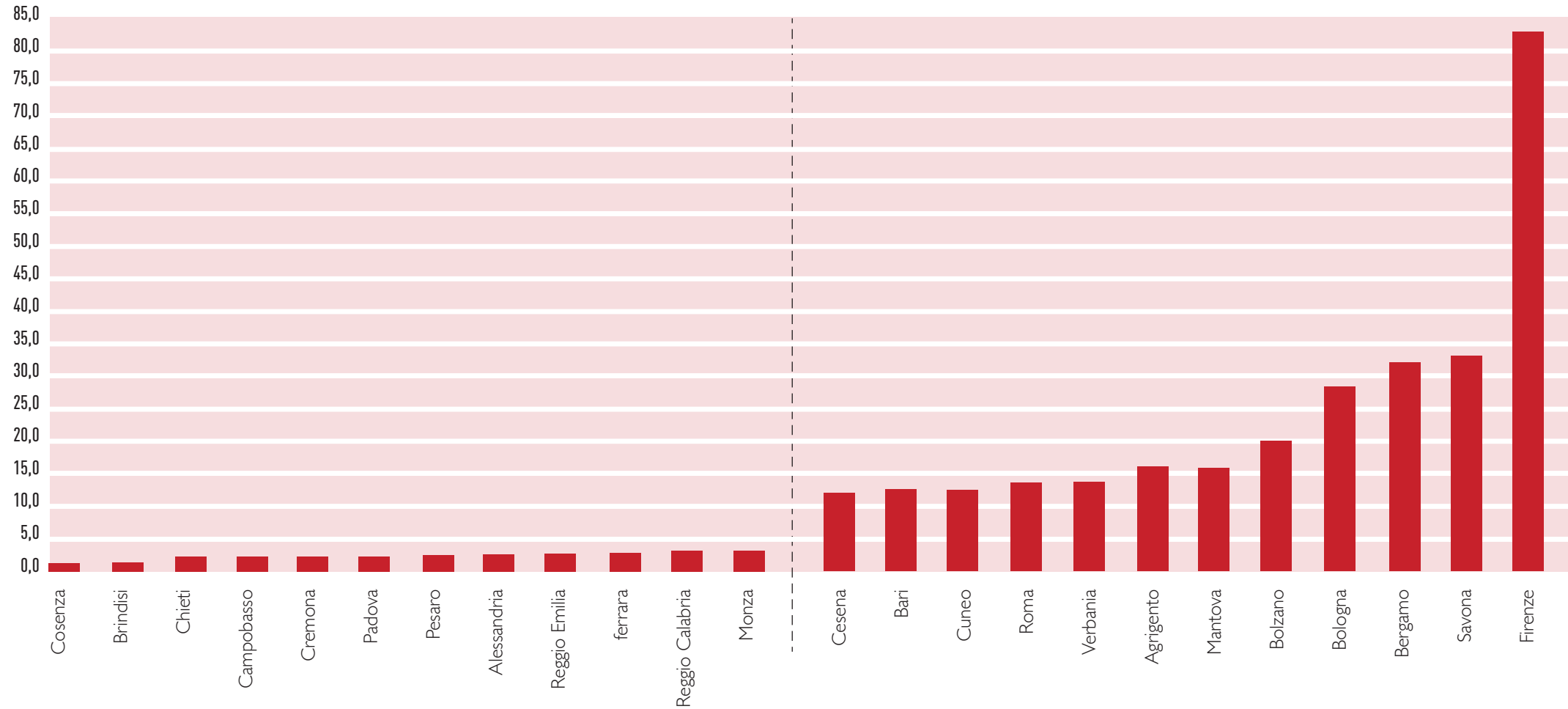
Forniscono informazioni sul numero di parcheggi per motocicli e ciclomotori il 48% dei rispondenti.

Firenze si conferma la città con la maggiore disponibilità pro capite: 83 stalli ogni 1.000 abitanti. Ben 32 città su 49 non raggiungono i 5 stalli ogni 1.000 abitanti.

18 città (54% di quelle che hanno fornito dati su questo indicatore) hanno una disponibilità inferiore o uguale al 5% dei parcheggi totali, 14 città tra il 5% e il 10%, mentre soltanto in quattro casi è superiore al 20%.



DISPONIBILITÀ PARCHEGGI: STALLI / 1.000 ABITANTI

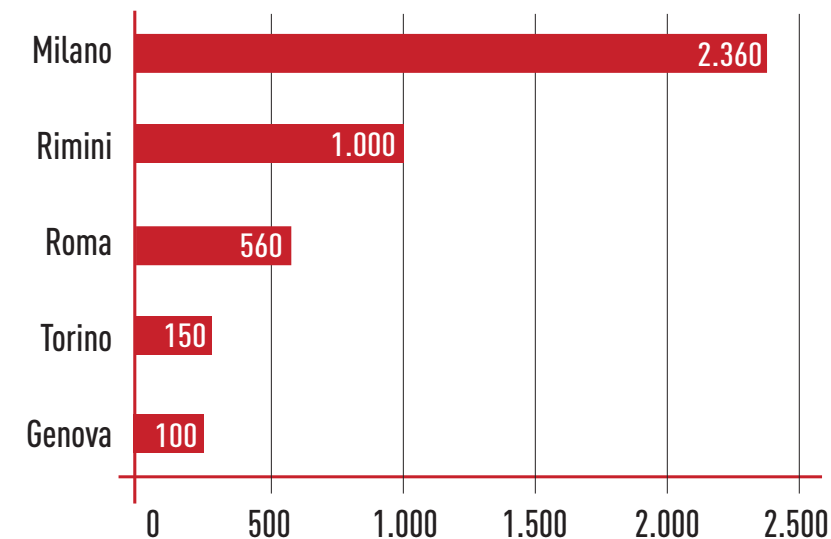


Lo sharing di moto/scooter è ancora in ritardo rispetto a quello delle biciclette: nel 2019 salgono a 5 i comuni (Genova, Milano, Rimini, Roma e Torino) che dichiarano di averne uno effettivamente funzionante e utilizzano in prevalenza mezzi elettrici.

Sebbene limitato a queste cinque città, il numero complessivo di veicoli comincia 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.

Non tutte le città forniscono il numero di abbonati: circa 180.000 a Milano, 55.000 a Rimini e 40.000 a Genova.

ENTITÀ FLOTTE / CITTÀ



SICUREZZA

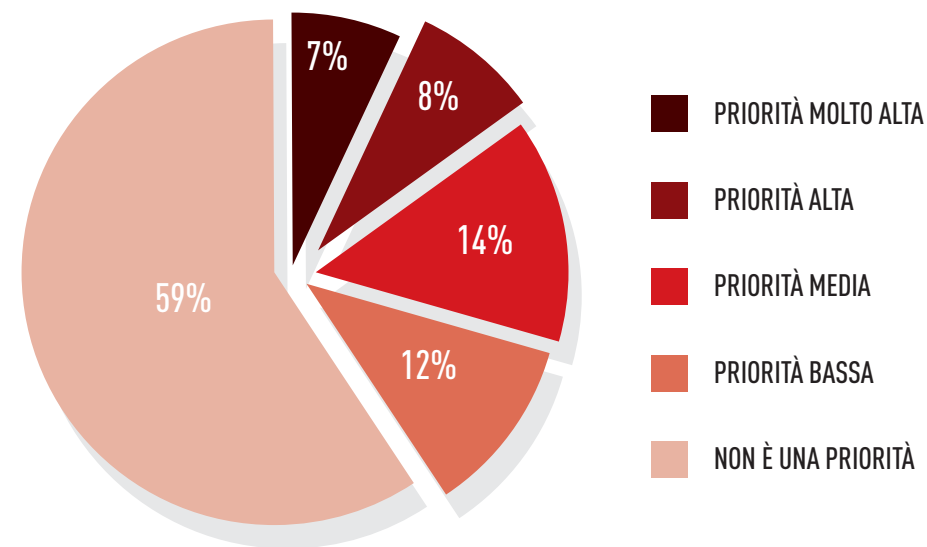
Nel 2019, il numero di decessi di motociclisti e scooteristi sulle strade italiane sono stati 786 (25% del totale), con una diminuzione del 7% rispetto al 2018.

Il miglioramento della sicurezza di motocicli e ciclomotori nei due principali strumenti di pianificazione della mobilità urbana (PUM e PGU) non è considerata una priorità dal 59% dei comuni, a cui si aggiunge un 12% che la indica come priorità bassa.

Il dato è comunque in miglioramento rispetto al 78% del 2018.

Il 70% dei comuni risponde alla domanda sui guard-rail dotati di protezioni a tutela dell'incolumità dei motociclisti: il 32% dichiara di averli installati e un altro 26% di volerli ampliare o utilizzare in futuro.

A Siena e Cremona l'estensione supera i 3 km, seguite da Novara con 2 km.



INCENTIVI ECONOMICI

- ▶ **Nel triennio 2017-2019 la quasi totalità delle città non ha previsto alcuna misura di incentivazione economica dedicata al ricambio del parco circolante dei veicoli a due ruote motorizzate.**
- ▶ **Bergamo, Genova e Modena sono le uniche città ad avere previsto incentivi per i veicoli con motore elettrico nel triennio (Bergamo nel 2017, Genova nel 2017 e nel 2019, mentre Modena in tutti e tre gli anni).**
- ▶ **Genova è l'unica città che ha invece previsto incentivi per i veicoli con motore termico (nel 2019).**

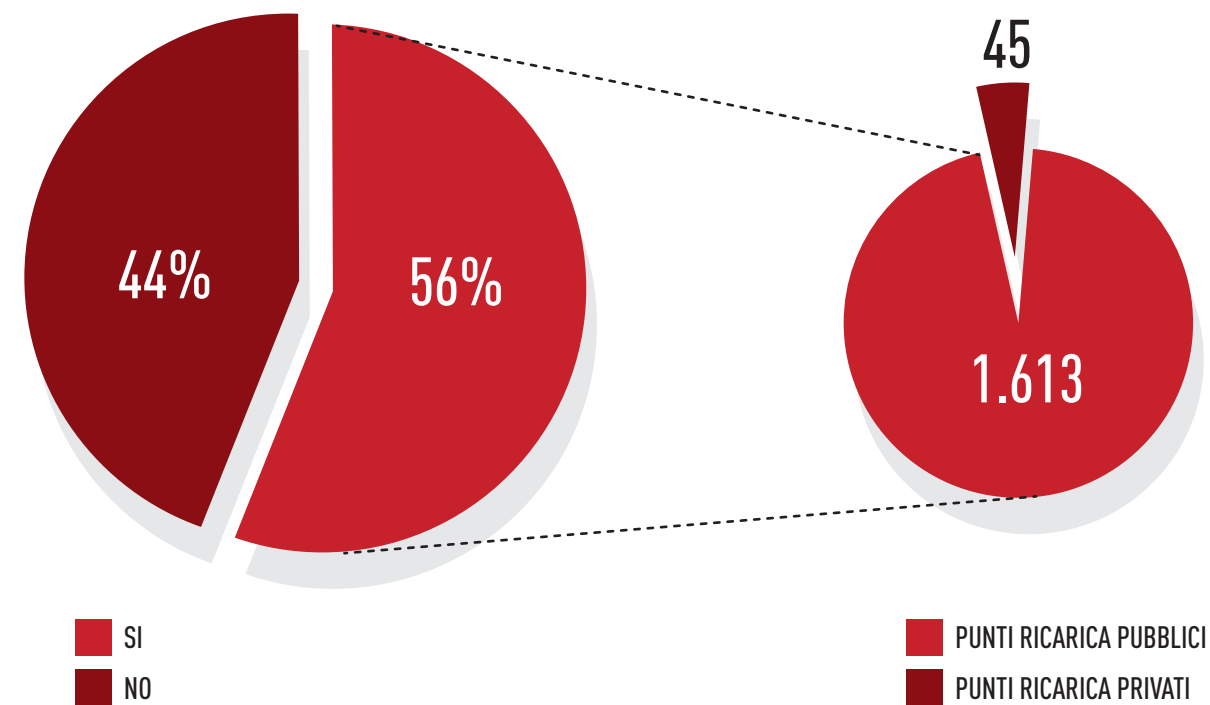
RICARICA VEICOLI ELETTRICI

Il 56% dei comuni (su 87 che rispondono) dichiara di avere almeno un punto di ricarica sul proprio territorio. Sono 1.658 i punti di ricarica complessivamente censiti, il 97% dei quali è di proprietà pubblica.

Roma, Milano e Firenze, hanno rispettivamente 185, 317 e 410 colonnine, seguiti da Genova (110) e Bologna (75).

15 comuni non superano i 5 punti di ricarica, mentre sono 12 quelli con più di 30 punti.

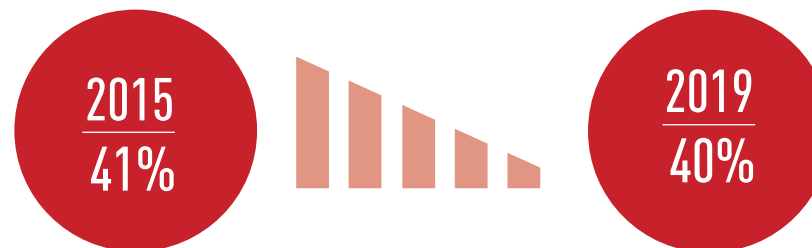
PUNTI DI RICARICA VEICOLI ELETTRICI



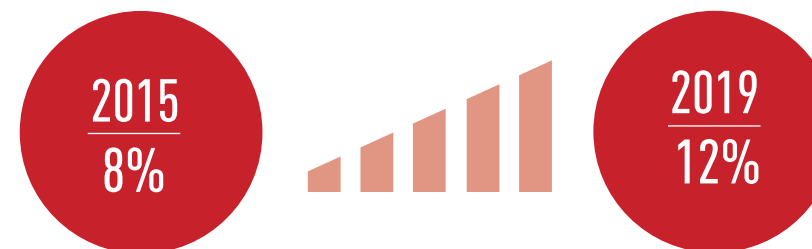
PRINCIPALI TREND

Nel 2019, circolavano, in media, nei capoluoghi italiani 12,9 motociclette ogni 100 abitanti, valore superiore del 3,2% rispetto a quello del 2015.

Accesso alle ZTL:



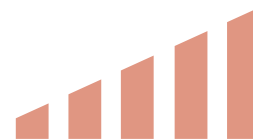
Accesso alle corsie riservate ai mezzi pubblici:



PRINCIPALI TREND

Disponibilità punti di ricarica elettrica:

2015
42%

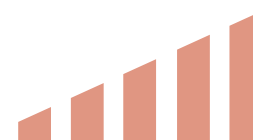


2019
56%

e il numero dei punti di ricarica è più che raddoppiato

Istallazione guard rail per motociclisti:

2015
17%



2019
32%

Nel 2019 lo sharing di moto/scooter è disponibile in soli 5 comuni (2 in più rispetto al 2015) anche se è in deciso aumento il numero di veicoli, in gran parte elettrici.

Nel triennio 2017-2019 solo 3 comuni hanno introdotto incentivi per l'acquisto di veicoli motorizzati a due ruote elettrici, e un comune per l'acquisto di quelli termici.

FOCUS^{2R}

Grazie per l'attenzione

lorenzo.bono@ambienteitalia.it