

COMUNICATO STAMPA - LEGAMBIENTE

MOBILITÀ URBANA, FOCUS2R: CRESCE L'ATTENZIONE DEI COMUNI SULLE 2 RUOTE MA RESTA LO STRAPOTERE DELLE AUTO NELLE CITTÀ'

9° Rapporto dell'Osservatorio promosso da ANCMA e Legambiente, in collaborazione con Ambiente Italia, sulle politiche locali in favore delle 2 ruote: sale disponibilità media di piste ciclabili, sharing bici e intermodalità, carenti i parcheggi dedicati

MILANO, 20 GEN. – Le 2 ruote sono sempre più sinonimo anche di mobilità urbana e sempre più spazio nelle azioni e negli strumenti di pianificazione dei Comuni. Crescono così, tra luci ed ombre e con un marcato divario tra le città del Nord e quelle del Sud del Paese, la disponibilità media di piste ciclabili (11 metri ogni 100 abitanti, pari a un +53,7% sul 2015), le possibilità di trasporto delle bici sui mezzi pubblici, le opportunità di sharing per le due ruote a pedale e si è di fronte ad un andamento positivo del mercato e a una quota di spostamenti che è passata dal 2,6% del 2019 al 4,2% del 2023. A due velocità anche l'attenzione alla sicurezza, tema attuale e centrale, il cui miglioramento rimane una priorità nelle delibere di molti Comuni per quanto riguarda la circolazione delle bici (malgrado l'incidentalità in aumento), mentre è poco considerata quella su ciclomotori, scooter e moto. Ancora insufficiente il numero complessivo di parcheggi. Intanto l'auto conferma la sua posizione dominante nella mobilità, con un utilizzo nel 64,7% degli spostamenti, 2 punti in più del livello pre-Covid e 1,6% rispetto al 2022; mentre la mobilità sostenibile (piedi, bici, micromobilità e mezzi pubblici) è a livelli preoccupante con solo il 31,1% degli spostamenti. È questo il quadro della mobilità urbana su due ruote in Italia, che emerge dal nono rapporto dell'Osservatorio Focus2R, la ricerca promossa da Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) con Legambiente ed elaborato dalla società di consulenza Ambiente Italia presentata stamane a Milano. Il Focus2R offre la più completa, aggiornata ed esclusiva panoramica delle politiche attuate dalle amministrazioni cittadine dedicate a ciclisti e motociclisti ed è frutto di uno specifico questionario inviato a 107 Capoluogo di provincia.

BICICLETTE - Sulla mobilità a pedali arrivano conferme moderatamente significative: **sale la disponibilità media di piste ciclabili nei capoluoghi esaminati** anche nel 2023, raggiungendo 11,02 metri equivalenti ogni 100 abitanti (10,49 metri nel 2022, **+53,7% rispetto al 2015**) e su questo dato in la migliore città è **Reggio Emilia con più di 48 metri equivalenti per 100 abitanti**, seguita da Cosenza, Lodi, Cremona e Cesena. Fanalini di coda sono Vibo Valentia con 0,12 m, poi l'Aquila, Salerno, Napoli e Avellino. Cresce l'accesso alle corsie di trasporto pubblico (permesso nel 54,1% delle città) e la percentuale dei Comuni in cui è consentito **il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici, che passa dal 57% al 63,3%** (ma nel 30,6% dei casi il trasporto è consentito solo con pieghevoli). Per quanto riguarda la disponibilità di parcheggi, il 51% delle città ne ha un numero tra 1 e 15 stalli/1000 abitanti, mentre quelle con più di 45 stalli su 1000 abitanti sono solo il 4% dei rispondenti. Nel 2023, 31 comuni hanno deliberato la **realizzazione di nuovi parcheggi per le biciclette** nei prossimi tre anni per un aumento stimato di circa 4.300 stalli. Sul podio Bologna e Milano con 1500 posti e Firenze con 1200, di posti disponibili per bici, nei parcheggi d'interscambio presso stazioni ferroviarie, in salita rispetto alle precedenti rilevazioni; nelle ultime posizioni Campobasso, Isernia e Perugia.

Nel corso del 2023 **cresce del 16,3% il numero di biciclette in sharing**, la tipologia free flow rimane prevalente con il 79,4% e una disponibilità di **oltre 33.700 bici**. In questo ambito spicca Milano con una flotta di quasi 15mila bici, seguita da Roma (6.000), Firenze (4153), Torino (2800) e Bologna (2.300): queste 5 città contano, da sole, quasi il 70% della flotta complessivamente disponibile in tutti i capoluoghi. Tra le città con il maggior numero di prelievi c'è Milano, con oltre 5 milioni di prelievi, seguita da Firenze, Bologna e Roma, oltre 2 milione di prelievi e poi Brescia e Padova. Quanto alle politiche per la sicurezza, nell'analisi due principali strumenti di pianificazione della mobilità urbana - il Piano Urbano della Mobilità (PUM) e il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - risulta che **per il 25,3% dei municipi considera il miglioramento della sicurezza delle biciclette una priorità molto alta, il 34,3% una priorità alta**, mentre il 29,3% considera questo tema una priorità medio-bassa. Sulle misure di contrasto ai **furti di biciclette**, nel

25% delle città c'è un sistema di marchiatura e registrazione antifurto promosso o patrocinato dall'amministrazione, salgono i comuni che hanno istituito o previsto incentivi per l'utilizzo di **Cargo Bike** nella logistica d'ultimo miglio, come quelli che hanno dichiarato di avere una flotta di bici utilizzate per i servizi comunali (64, erano 51 nel 2021).

MONOPATTINI ELETTRICI. Nel 2023 il 44,2% tra le città che hanno fornito una risposta dichiara di avere un servizio di sharing di monopattini elettrici, servizio fortemente concentrato in poche grandi città: **Roma registra il maggior numero di veicoli (13.500) e di prelievi annui (7.459.498), seguita da Milano (5.250 veicoli e 2.833.306 prelievi annui)**, e da Torino e Palermo con 3.500 veicoli disponibili (non forniscono dati sul numero di prelievi annui).

MOTOCICLI – Sul fronte delle due ruote a motore oltre all'aumento dell'utilizzo e all'andamento in crescita del mercato nel 2023 e 2024, **aumenta la densità di motocicli (14,53 moto ogni 100 abitanti, erano 12,5 nel 2017)**. Spiccano su questo dato Imperia, Livorno, Savona, Genova e Pesaro, tutte con più di 26 moto ogni 100 abitanti. **Nel 55% delle città è consentito l'accesso alle ZTL**, nel 13% è consentito l'accesso alle corsie del trasporto pubblico: nelle 5 città di Torino, Parma, Imperia, Ravenna e Taranto (erano 3 nel 2021) l'accesso è consentito per tutte o nella maggior parte delle corsie, è permesso in alcune corsie a Bergamo, Bologna, Como, Padova e Pavia. 8 città dichiarano poi di averne tra 15 e 40 parcheggi per moto ogni 1000 abitanti: lieve l'aumento complessivo dei posti che passa da 118mila del 2022 a oltre 121mila. Firenze è in testa con 96 stalli ogni 1000 abitanti, seguita da Aosta (86), Imperia (62), La Spezia (36) e Bergamo (29); le peggiori sono Napoli, Agrigento, Lodi, Nuoro e Padova. Nel 2023, 8 comuni hanno comunque deliberato la realizzazione di nuovi stalli/parcheggi per i veicoli motorizzati a due ruote (Bergamo, Cuneo, La Spezia, Modena, Oristano, Pisa, Trieste, Verona). Nel 2023 **in calo da 13 a 11 i comuni dove c'è un servizio di scooter sharing elettrici** (Bari, Bergamo, Brescia, Cosenza, Firenze, La Spezia, Lecce, Milano, Pescara, Roma, Torino) tutti con scooter free flow elettrici, mentre solo a Cosenza esiste un servizio di scooter sharing a motore termico. **Il totale di scooter in sharing dichiarati dalle città rispondenti è 5.261 e quelle con maggior presenza di veicoli sono Milano (2994 mezzi), Roma (1488), Torino (400) e Firenze (120).**

Nota dolente sulla sicurezza dei motoveicoli, visto che nel 2023, l'arrivo di misure dedicate a migliorarla, nei PUM e nei PGTU **continua a non sembrare uno dei temi più importanti per la maggior parte dei comuni italiani**. Non è considerata una priorità dal 40% dei comuni e per il 28% ha priorità bassa. Inoltre nella scorsa edizione del Focus il 10% dei municipi la indicava priorità molto alta, mentre quest'anno il dato è sceso al 6%. Rimane uguale al 2022 il numero di comuni che puntano su soluzioni come guardrail dotati di specifiche protezioni a tutela dell'incolumità dei motociclisti in caso di impatto. Il 28,1% dei rispondenti dichiara di averli realizzati (erano il 27,9% del 2022), mentre sono 5 i comuni che dichiarano di volerli ampliare o utilizzare in futuro. A Siena e Cremona, in particolare, l'estensione di strade dotate di guardrail con queste caratteristiche supera i 3 km; seguono Grosseto e Terni con oltre 2 km.

“Nelle città emerge una crescita chiara ma ancora troppo timida, delle scelte per la mobilità a due ruote, in particolare per quella condivisa e quella a emissioni zero - dichiara Roberto Scacchi responsabile nazionale mobilità di Legambiente - ed è ancora tutto da scardinare il dominio delle auto private degli spostamenti. Se poi sale, seppur di poco, la sharing mobility in bici, monopattini e scooter elettrici o aumentano le corsie ciclabili, ciclisti, motociclisti come pedoni e utenti della micromobilità elettrica, pagano un prezzo drammaticamente alto all'incidentalità e poca sicurezza sulle strade. La sfida per una transizione ecologica nella mobilità è tra le pietre angolari della lotta alla crisi climatica, per vincerla c'è bisogno di politiche che mettano le persone al centro delle città e non le automobili. In tal senso è necessario dare slancio a mobilità condivisa e ciclabilità che invece si vogliono frenare, con interventi come alcuni di quelli contenuti nel nuovo codice della strada. Così come è sbagliato togliere autonomia ai comuni nelle strategie di contenimento di inquinamento e violenza stradale: provvedimenti ampiamente positivi come Bologna Città30, vanno replicati e non contrastati o imbrigliati nelle pieghe della burocrazia ministeriale, perché è anche così che si riducono le emissioni nocive, vengano ridotti i numeri degli incidenti e si dà più spazio alle 2 ruote e agli spostamenti zero emissioni”.