

FOCUS^{2R}

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

PRESENTAZIONE DELLA OTTAVA EDIZIONE DEL REPORT



METODOLOGIA E RISULTATI

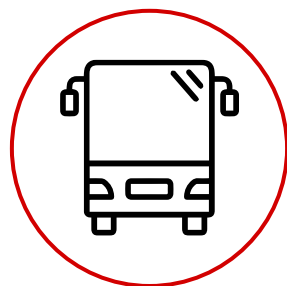
INTRODUZIONE

*Il Report è un'iniziativa di ANCMMA e Legambiente
in collaborazione con Ambiente Italia.*

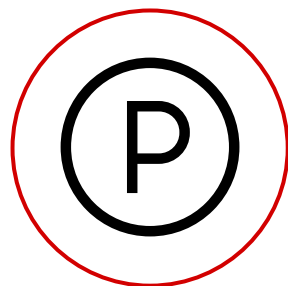
*Si basa su un questionario che include 106 comuni capoluogo
di provincia in Italia, gli stessi oggetto della rapporto annuale
Ecosistema Urbano.*



Accessibilità ZTL
per le due ruote a
motore



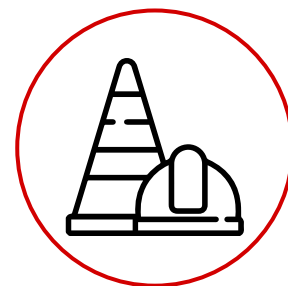
Accessibilità
a corsie e mezzi
del trasporto
pubblico



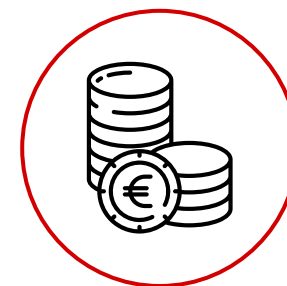
Disponibilità
di parcheggi



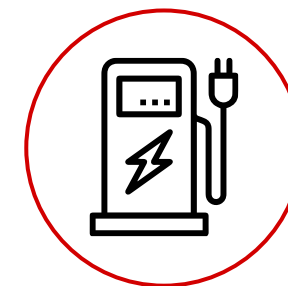
Sharing
mobility



Sicurezza



Incentivi



Ricarica
veicoli
elettrici

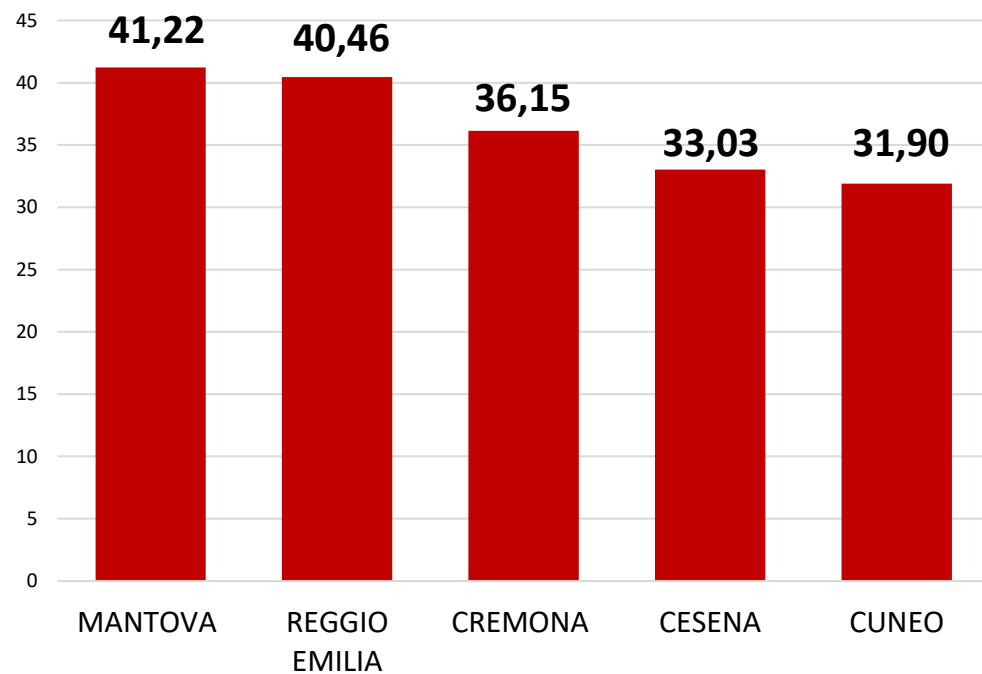
- I dati analizzati e presentati nel rapporto sono stati raccolti attraverso un apposito questionario, dedicato a mobilità e infrastrutture per biciclette e motocicli, che coinvolge **106 comuni capoluogo** italiani.
- Per un comune sono disponibili i dati dell'edizione 2022, mentre per per altri 2 sono disponibili i dati dell'edizione 2021.
- 99 comuni capoluogo hanno risposto al questionario 2023 (con dati aggiornati al 2022), con **93 schede complete e 6 parziali**.
- Per le città di Caltanissetta, Cosenza, Matera e Roma non sono disponibili dati recenti e pertanto non sono incluse nel report.

BICICLETTE

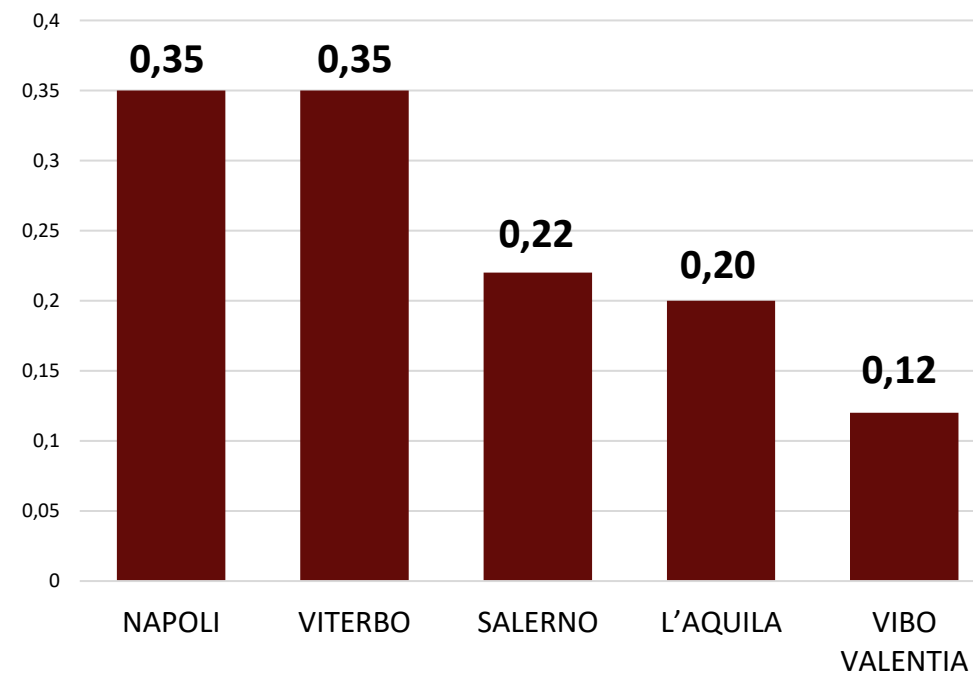


- La disponibilità media di piste ciclabili sale anche nel **2022** e raggiunge **10,49 metri** equivalenti ogni 100 abitanti (9,86 metri nel 2021, **+46%** rispetto al 2015).

TOP 5

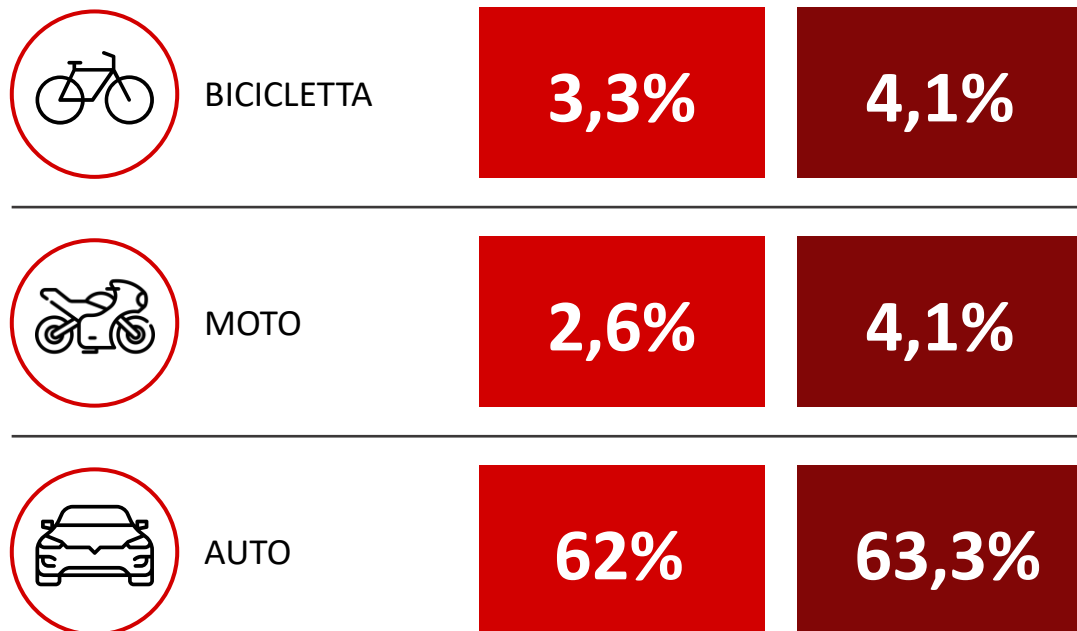


ULTIME 5



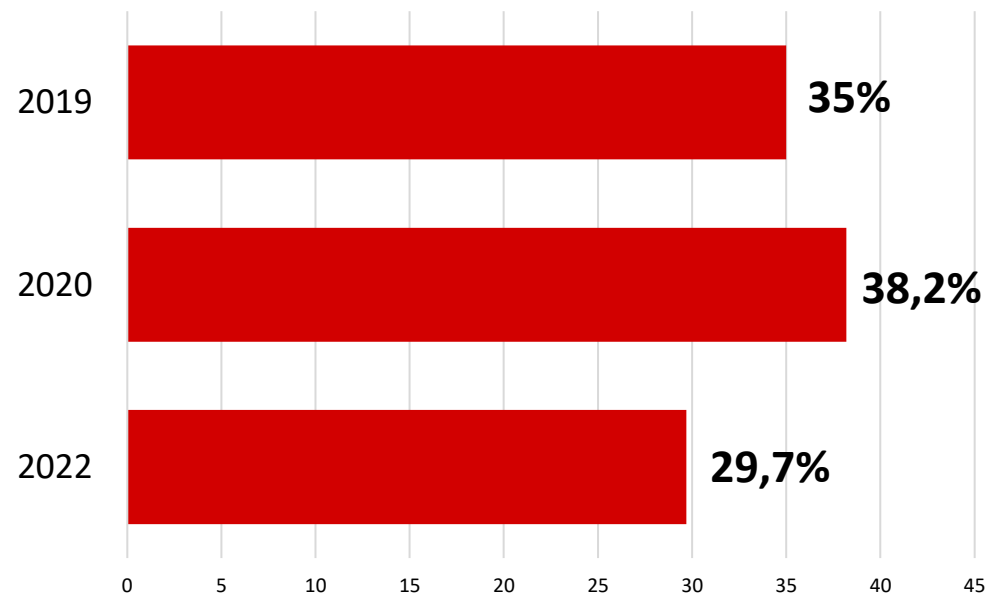
GLI SPOSTAMENTI

■ 2019 ■ 2022



Fonte: Rapporto ISFORT 2023 sulla mobilità degli italiani

L'INSIEME DI SPOSTAMENTI CON SOLUZIONI A BASSO IMPATTO (piedi, bici, micromobilità e mezzi pubblici)

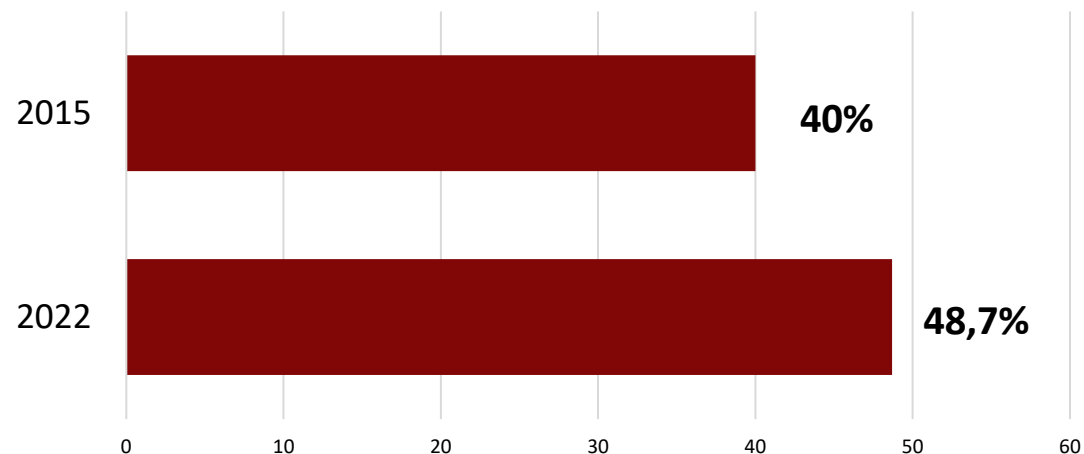


IL TREND

- L'accesso delle biciclette è permesso in tutte le corsie riservate di 21 città (**27,6% dei rispondenti**) e, in modo parziale, in altri 16 comuni (**21,1%**).

- Nel **57%** dei comuni è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici. Nel **28,6%** dei casi il trasporto è consentito solo con bici pieghevoli

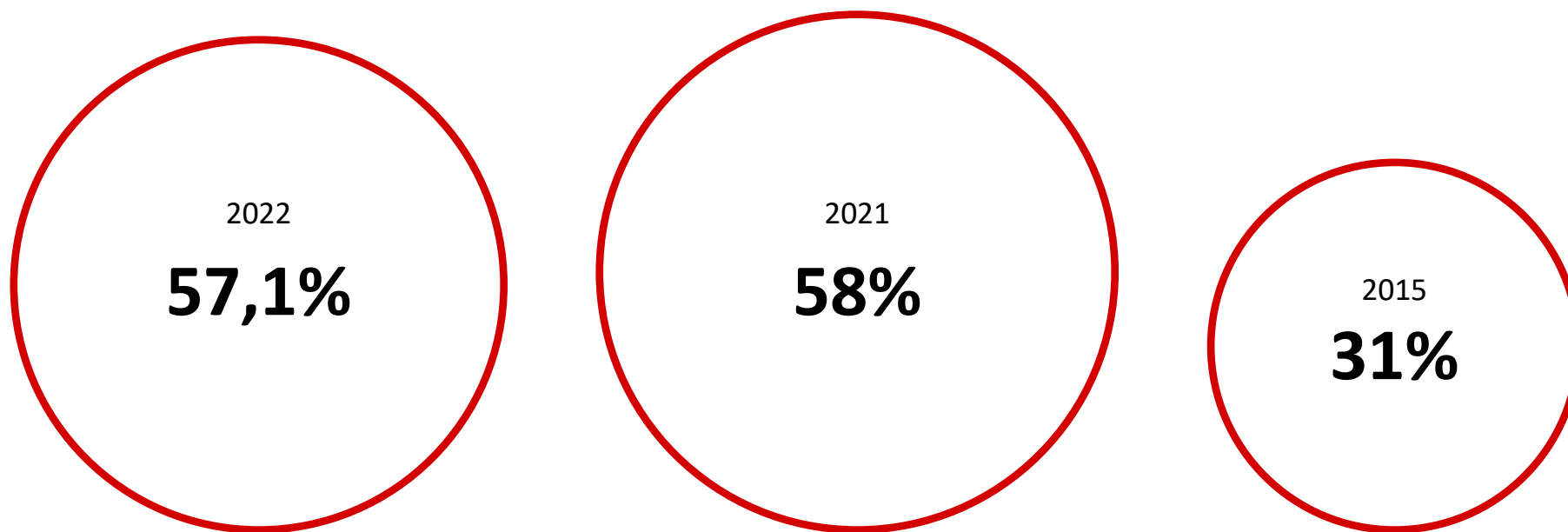
LA POSSIBILITÀ DI ACCESSO DELLE BICICLETTE NELLE CORSIE RISERVATE AI MEZZI PUBBLICI È IN CRESCITA



IL TREND

- **PROSPECT**
Nel corso del 2022, quattro città (Imperia, Latina, Trieste e Perugia), hanno deliberato di prolungare, estendere o introdurre il permesso di accedere con bici o bici pieghevoli sui mezzi pubblici.

PERCENTUALE DI COMUNI IN CUI È CONSENTITO IL TRASPORTO DI BICICLETTE SUI MEZZI PUBBLICI



IL TREND



Forniscono informazioni sul numero di parcheggi per le biciclette il **64%** dei rispondenti.

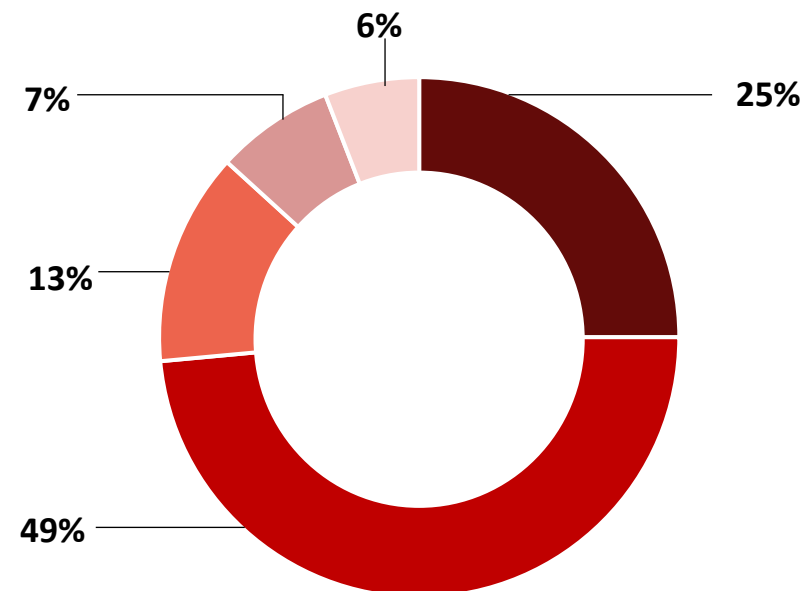
- Il **25%** delle città possiede circa **1 parcheggio bici** ogni 1000 ab.
- Il **49%** delle città ha un numero di stalli che varia **tra 1 e 15 stalli/1000 ab.**, mentre le città con il maggior numero di stalli (più di 45 stalli ogni 100 ab.) sono solo il **6%** del totale dei rispondenti.

● PROSPECT

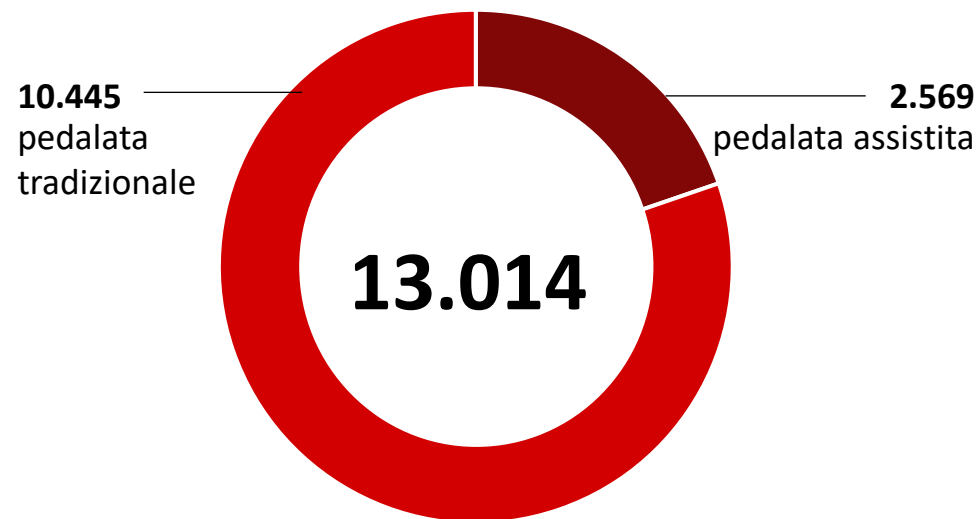
Nel 2022, **27 comuni** hanno deliberato la realizzazione di **nuovi parcheggi per le biciclette** nei prossimi 3 anni per un aumento stimato di circa 4.000 stalli complessivi.

DISPONIBILITÀ (%) DI PARCHEGGI PER BICICLETTE/1000 AB.

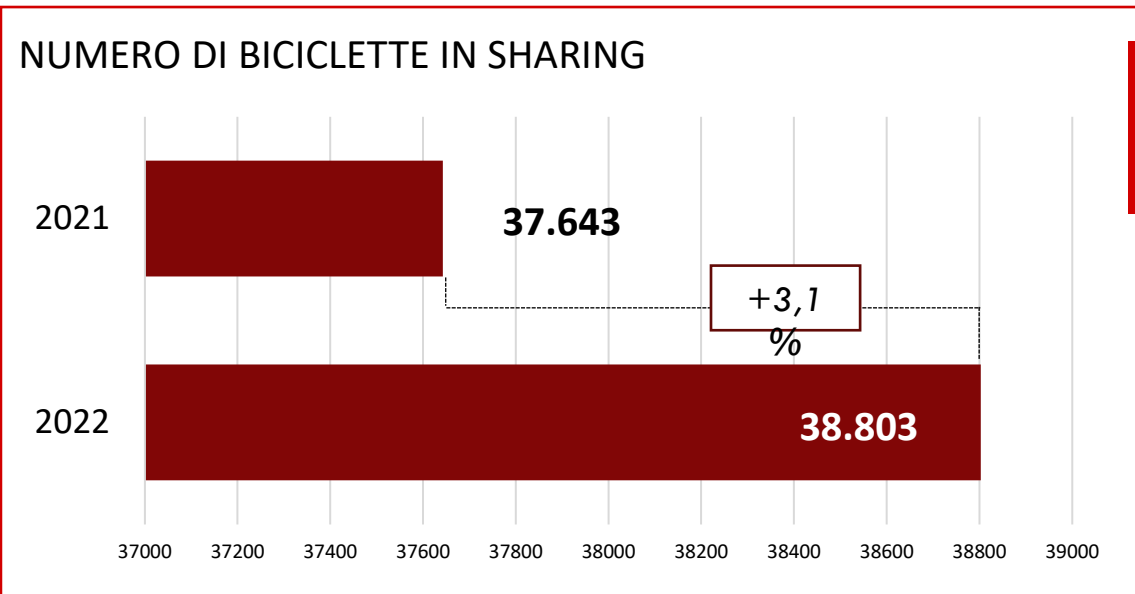
■ 0-1 ■ 1-15 ■ 15-30 ■ 30-45 ■ >45



NUMERO COMPLESSIVO DI BICI IN SHARING A STAZIONE FISSA



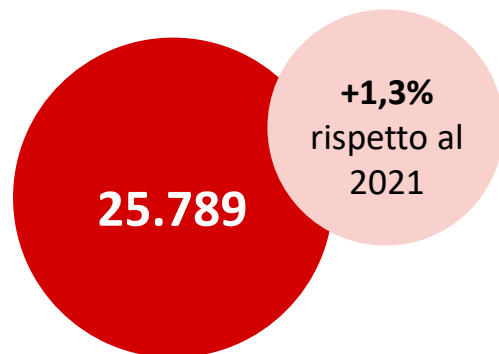
NUMERO DI BICICLETTE IN SHARING



- 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.

- Anche la modalità free flow continua a crescere seppur in misura minore rispetto al confronto 2021-2020;

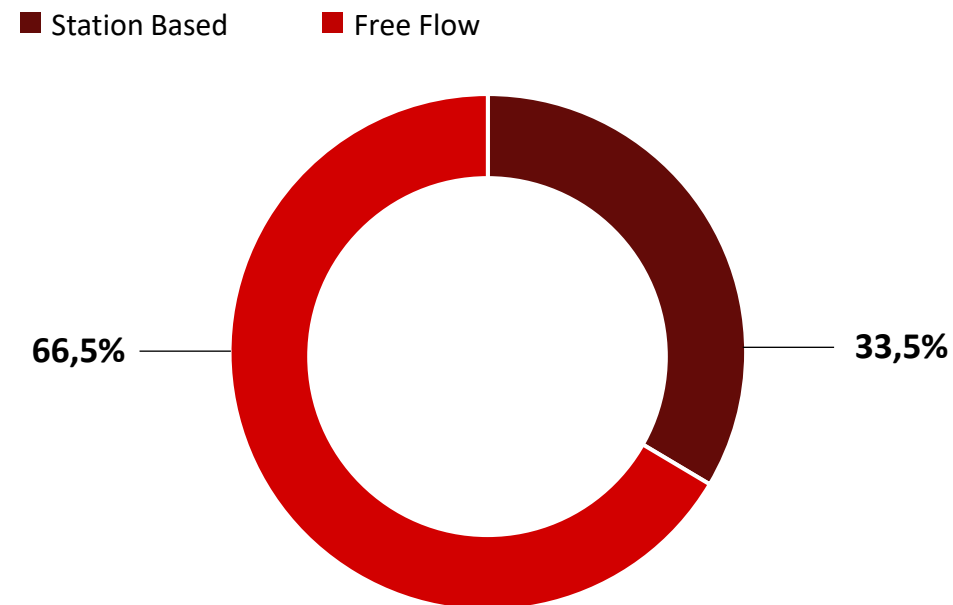
- La disponibilità di biciclette



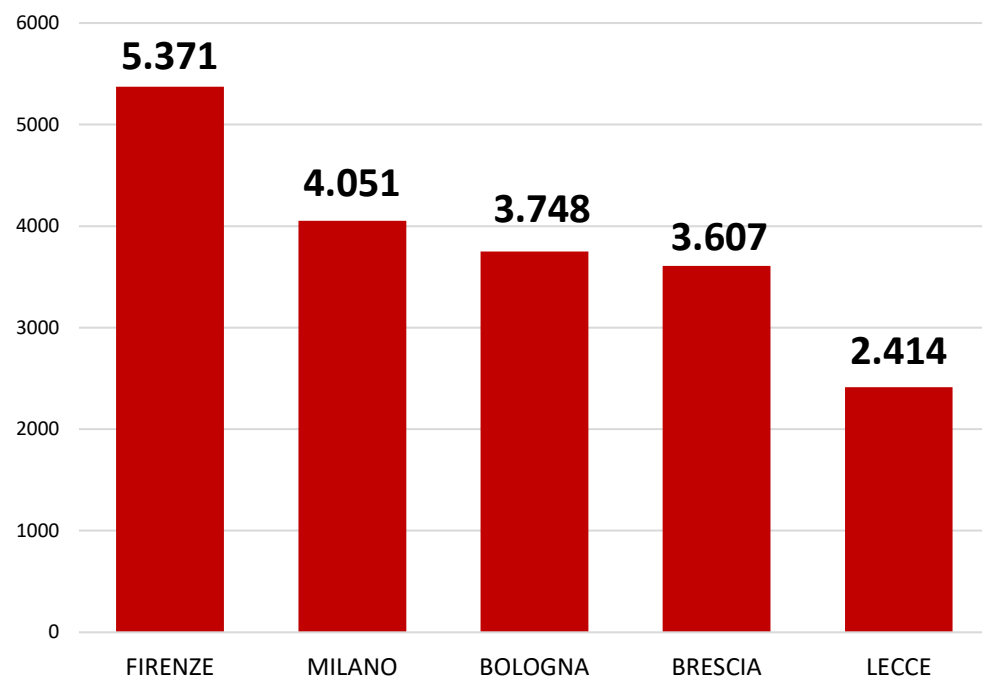
- **PROSPECT**

Nel corso del 2022, 17 comuni hanno deliberato o previsto nuovi bandi per la condivisione dei veicoli, sia per rinnovare servizi esistenti che per individuare nuovi operatori. I bandi in 10 casi hanno riguardato servizi di monopattini in sharing, in 9 casi biciclette (in 3 casi non è stato invece specificato).

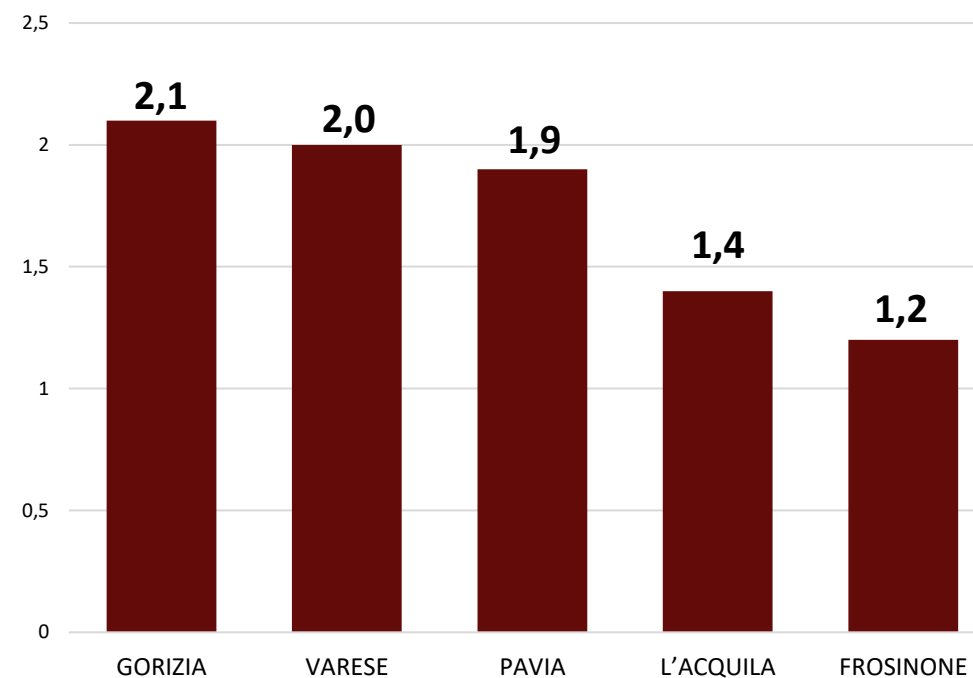
PRESENZA TOTALE VEICOLI BIKE SHARING NELLE CITTÀ



TOP 5



ULTIME 5

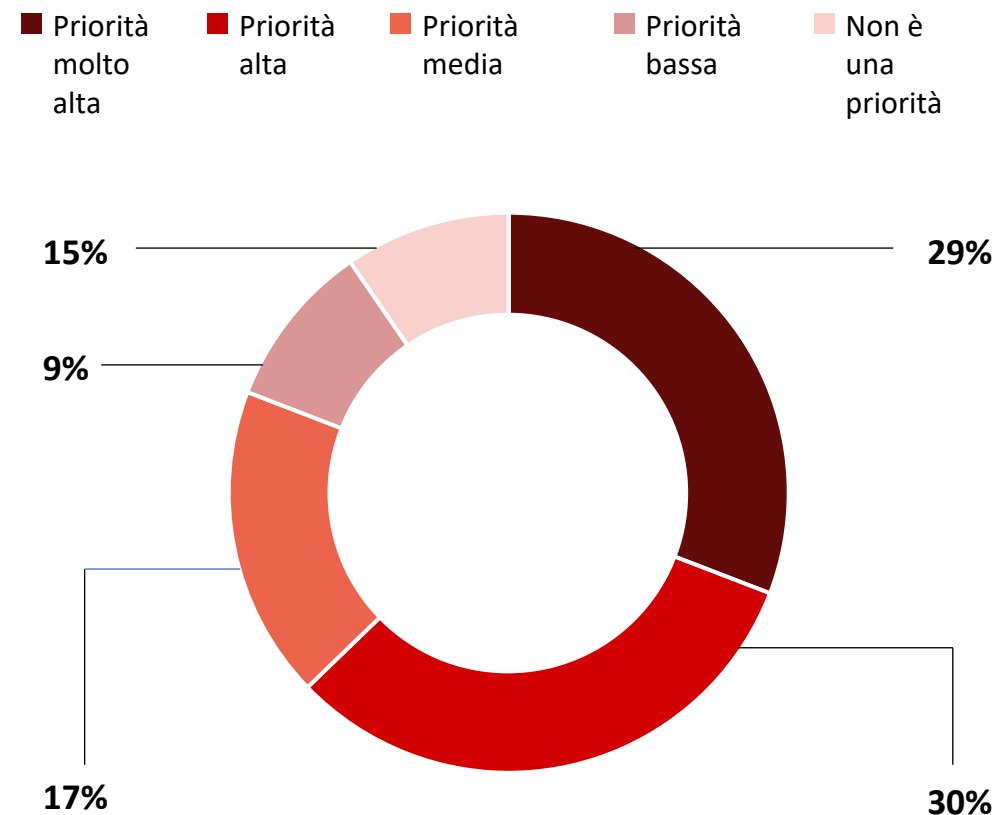


PRIORITÀ DATA ALLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE DELLE BICI NEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA

- Il **29%** dei comuni considera il miglioramento della sicurezza delle biciclette una priorità molto alta, il **30%** una priorità alta, il **26%** medio-bassa mentre il **15%** non considera ancora questo tema una priorità.

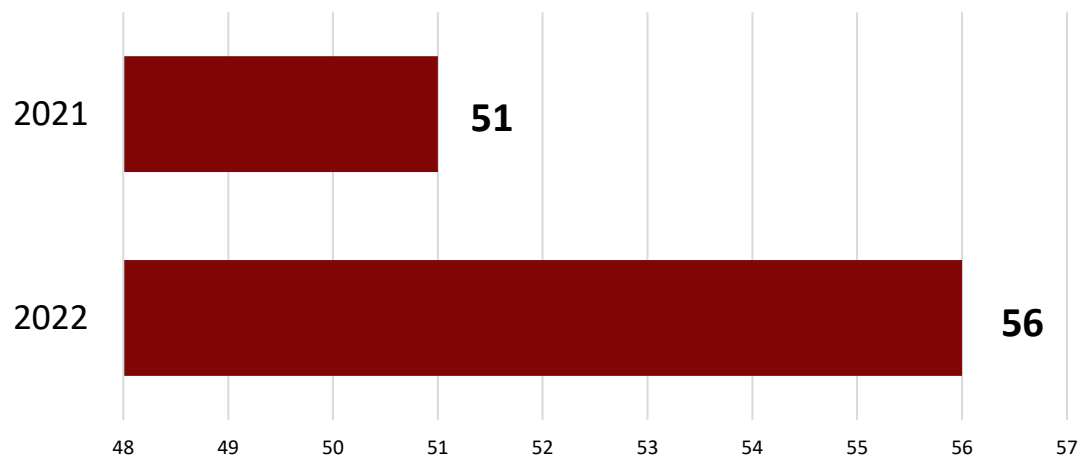
SISTEMI ANTIFURTO BICICLETTE

- Un sistema di marchiatura e registrazione antifurto in grado di contrastare i furti di biciclette è disponibile nel **25%** dei 91 comuni che hanno fornito una informazione su questo tema.
- Sono 4 comuni in più rispetto al 2019

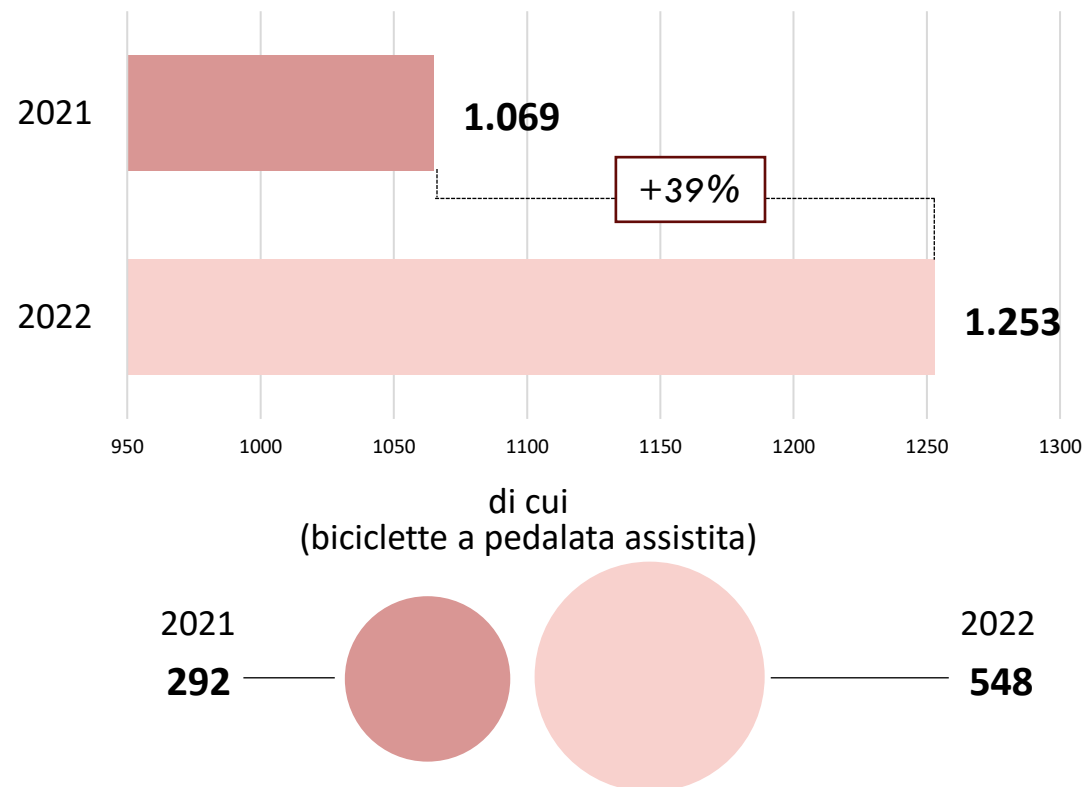


- Nel 2022, 11 amministrazioni hanno istituito o previsto forme di incentivi per l'utilizzo di Cargo Bike nella gestione della logistica di ultimo miglio.

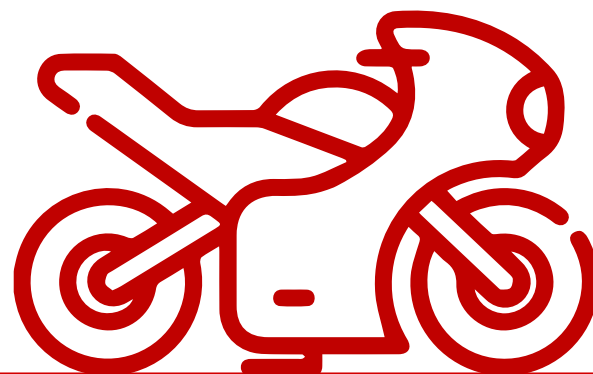
COMUNI CHE HANNO DICHIARATO DI ESSERE IN POSSESSO DI UNA FLOTTA DI BICICLETTE UTILIZZATE PER I SERVIZI COMUNALI



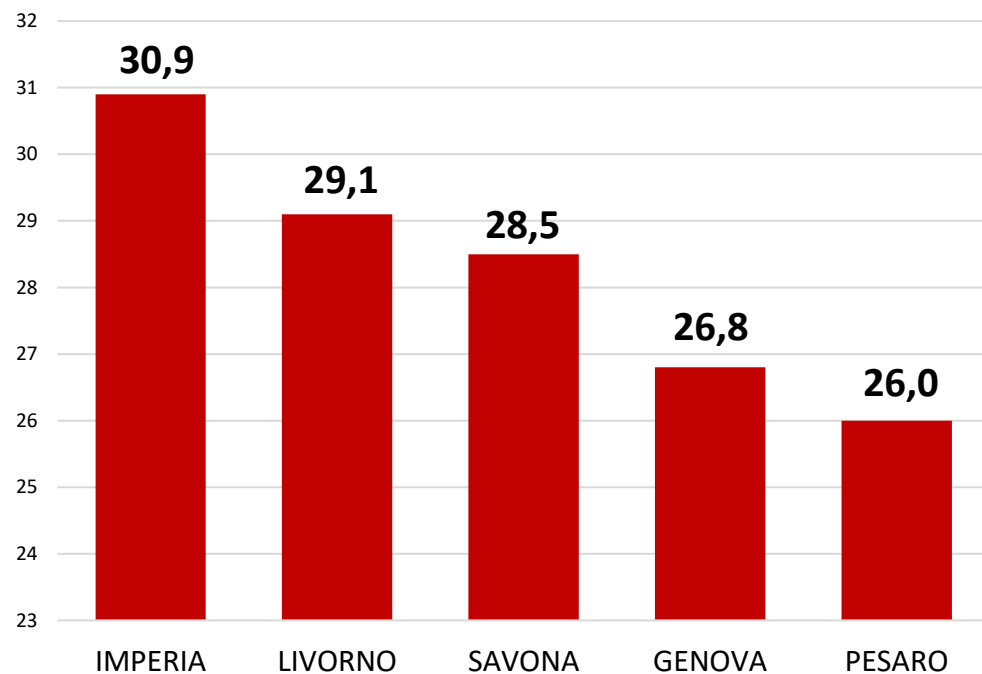
NUMERO COMPLESSIVO DEI VEICOLI



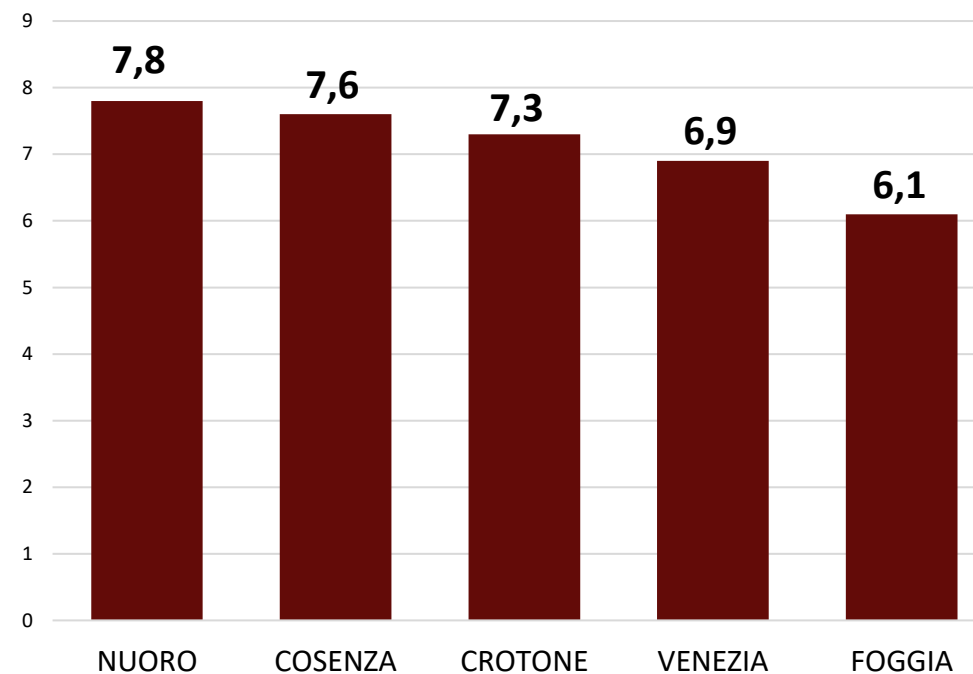
MOTO E SCOOTER

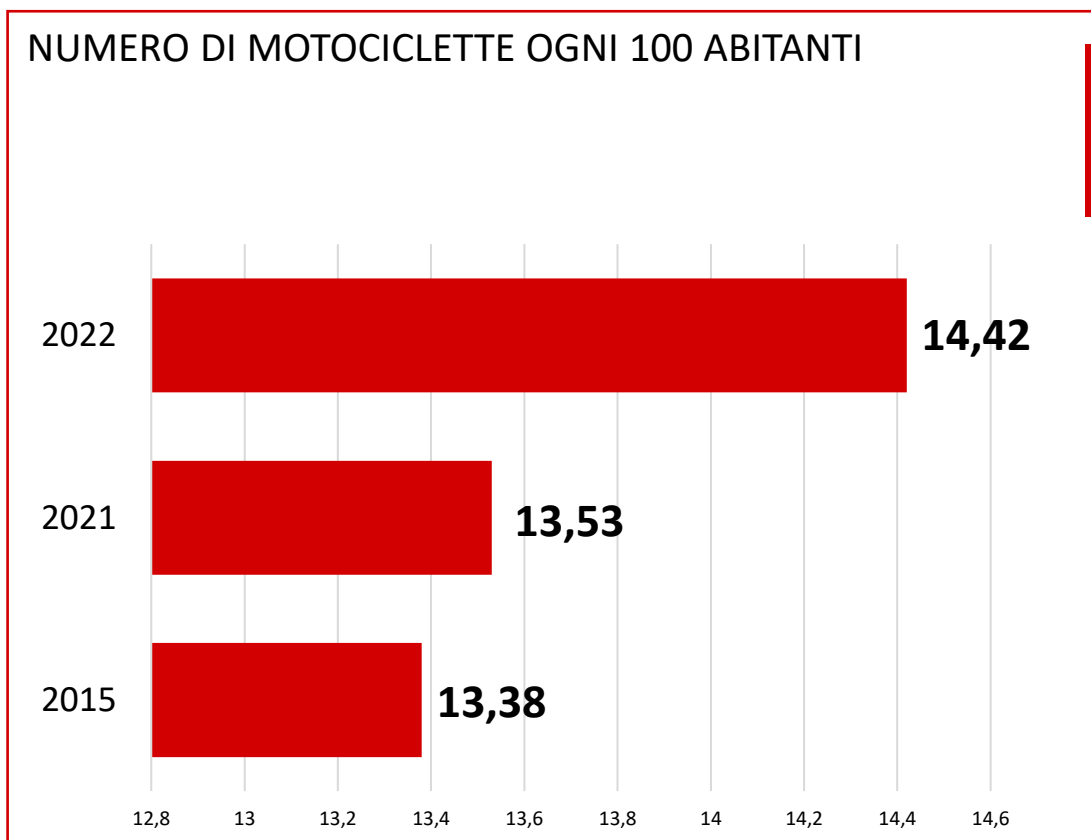


TOP 5

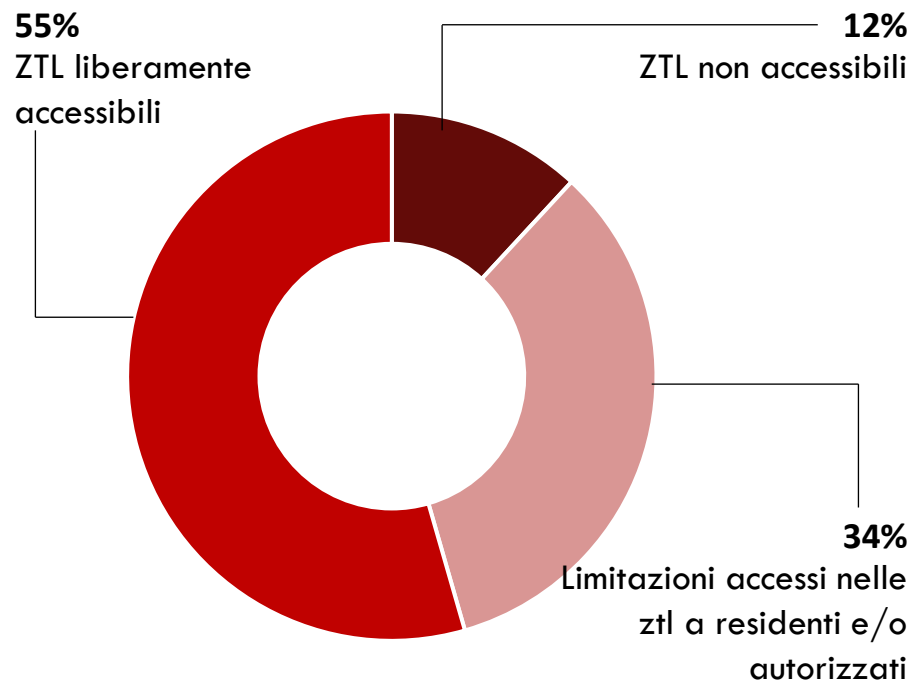


ULTIME 5





Accesso alle ZTL



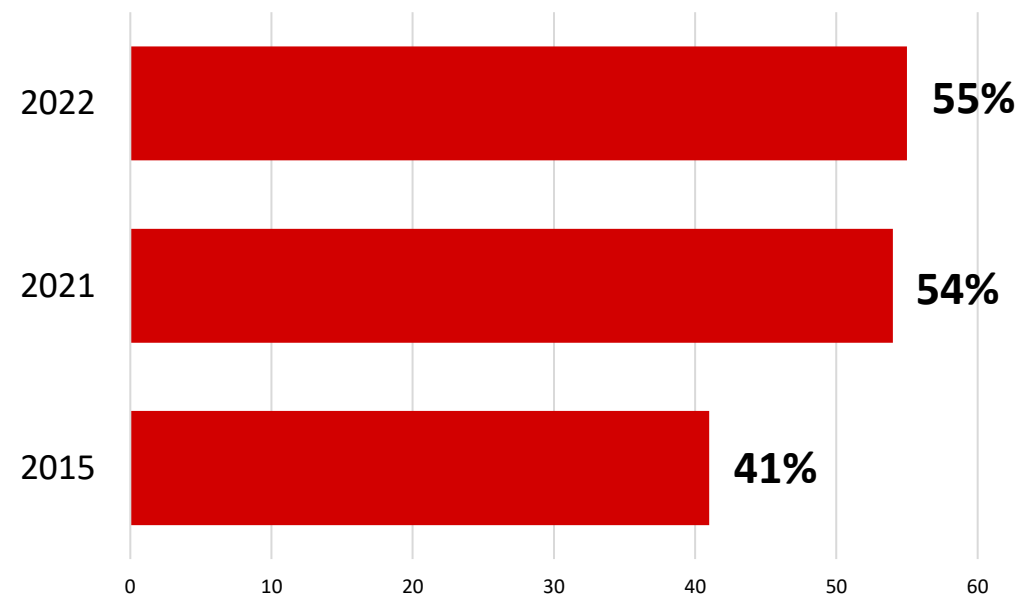
- L'accesso alle ZTL è consentito, nel **68%** dei casi, a tutte le tipologie di motorizzazioni (Euro 0, 1, 2, 3, 4, 5, elettrici), oppure è interdetto ai soli Euro 1 ed Euro 0 (**14,7%**).
 - In **32 comuni** gli accessi sono consentiti ai soli residenti e/o autorizzati.
-
- Nel **70%** delle città l'accesso alle ZTL è **gratuito**; nel **14%** dei casi la gratuità è prevista soltanto per i **residenti o gli autorizzati**; nel **9%** dei casi l'accesso è gratuito per **veicoli a due ruote elettrici**.



● **PROSPECT**

Sette comuni hanno deliberato nel 2022 di introdurre nei prossimi anni nuovi limitazioni alla circolazione nella ZTL solo per i veicoli a due ruote con classi ambientali più inquinanti (in cinque casi) o per tutti i veicoli a motorizzazione termica.

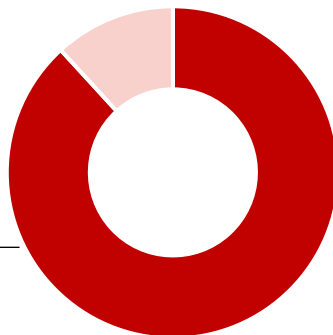
PERCENTUALI DELLE CITTÀ IN CUI È CONSENTITO LIBERAMENTE L'ACCESSO ALLE ZTL PER LE DUE RUOTE



IL TREND

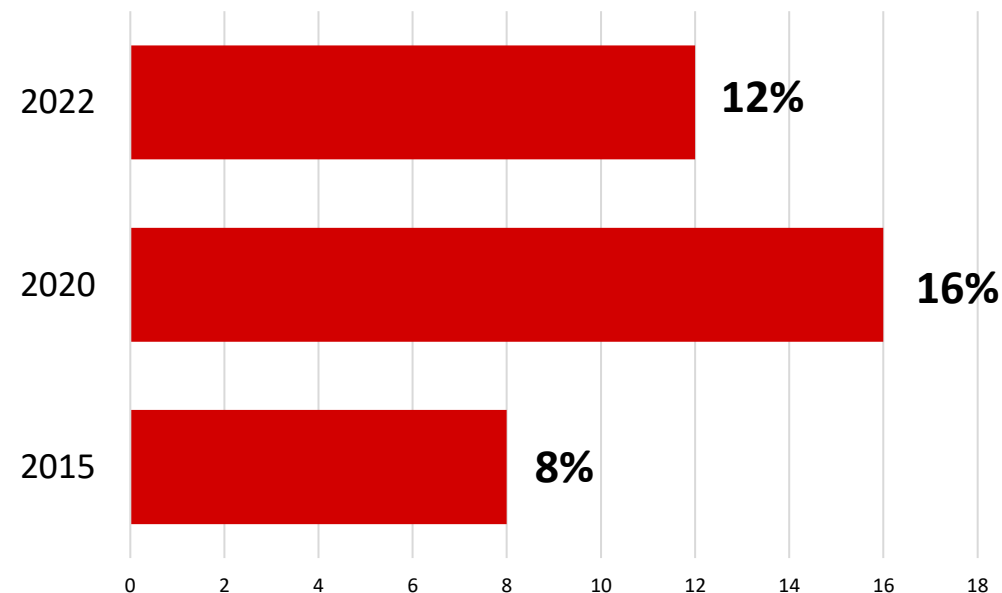
CITTÀ IN CUI NON È POSSIBILE PER I VEICOLI A DUE RUOTE ACCEDERE ALLE CORSIE RISERVATE AI MEZZI PUBBLICI

88,2%
delle città



- Rispetto al 2021 resta stabile a 3 il numero di città in cui l'accesso è consentito in tutte o nella maggior parte delle corsie (Taranto, Imperia e Torino), erano 8 nel 2020. L'accesso è invece consentito solo in alcune corsie a Bergamo, Como, Genova, Milano e Reggio Calabria, che rappresentando il **7,9%** delle città rispondenti.

PERCENTUALI CITTÀ IN CUI È CONSENTITO ACCEDERE ALLE CORSIE RISERVATE AI MEZZI PUBBLICI



IL TREND



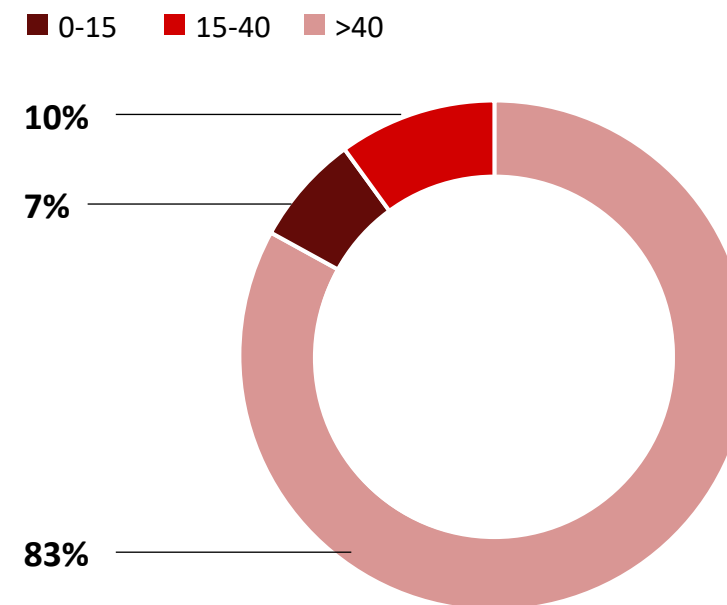
Forniscono informazioni sul numero di parcheggi per motocicli e ciclomotori il **59,4%** dei rispondenti.

- 48 città hanno una disponibilità inferiore a 15 parcheggi ogni mille abitanti (ben 34 città non raggiungono i 5 stalli ogni 1.000 abitanti), 6 città hanno invece valori tra 15 e 40 parcheggi ogni mille abitanti, mentre soltanto in quattro casi è il valore è superiore a 40.
- Firenze si conferma la città con la maggiore disponibilità pro capite: **96 stalli ogni 1.000 abitanti**

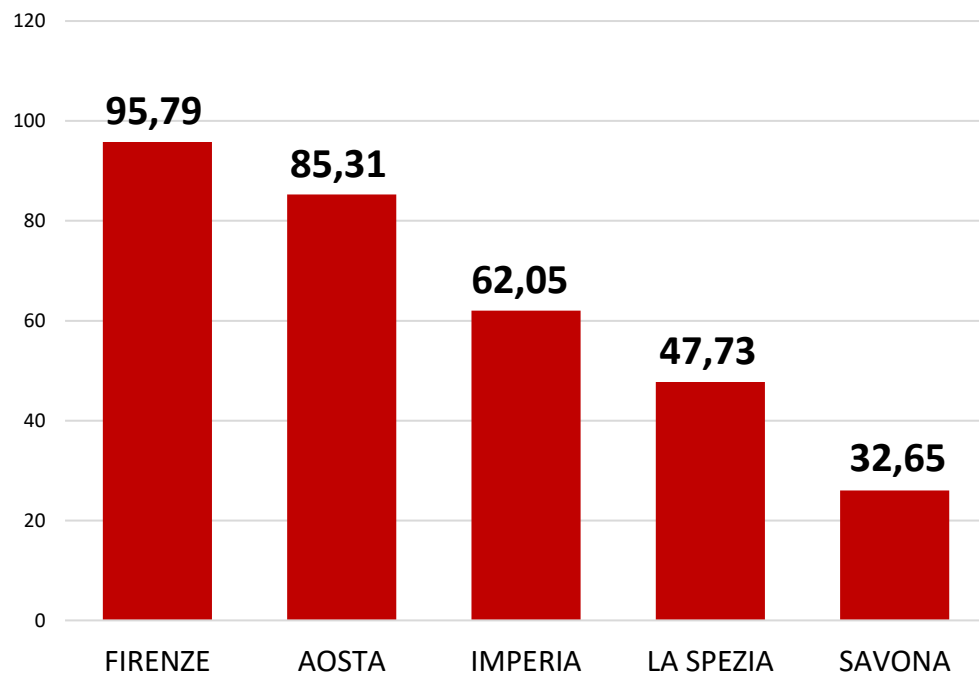
PROSPECT

Nel corso del 2022, 10 comuni hanno deliberato la realizzazione di nuovi stalli o parcheggi per i veicoli motorizzati a due ruote, per un totale di circa 485 nuovi parcheggi (due comuni non forniscono una stima)

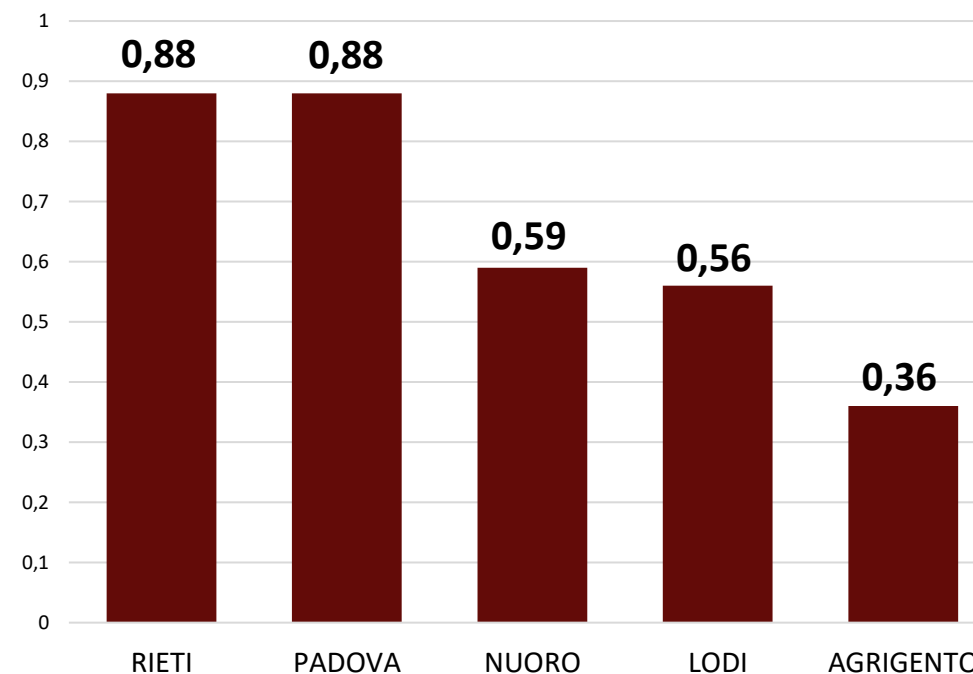
DISPONIBILITÀ DI PARCHEGGI PER MOTOCICLI E CICLOMOTORI (PERCENTUALE STALLI/1000 AB)



TOP 5



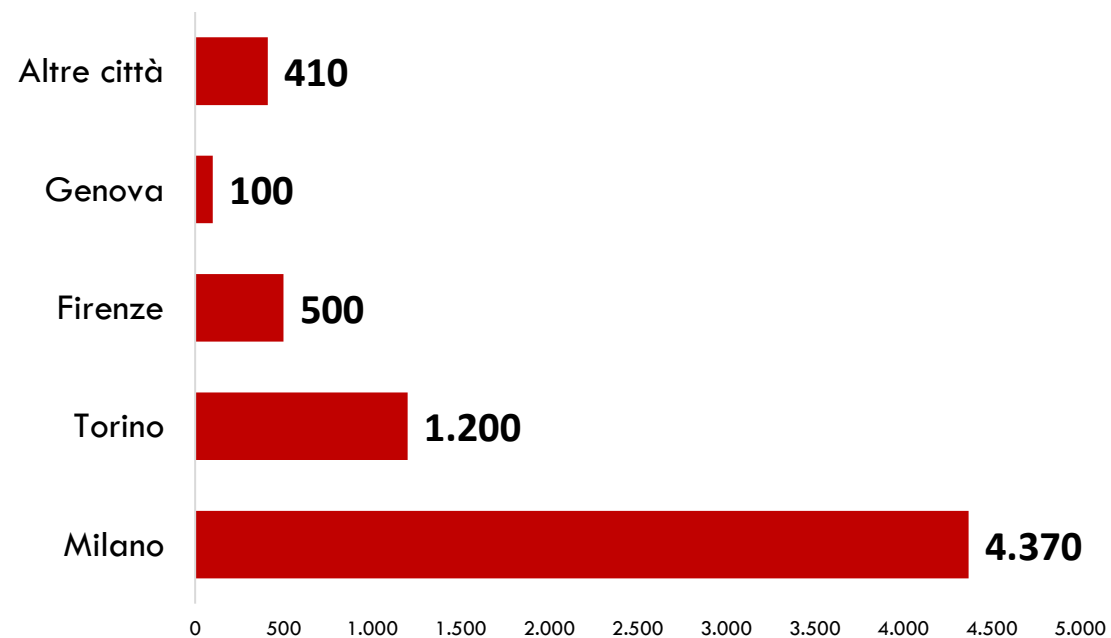
ULTIME 5





- Lo sharing di moto/scooter è ancora in ritardo rispetto a quello delle biciclette. Nel 2022 salgono a 13 i comuni (Bari, Benevento, Bergamo, Firenze, Genova, Grosseto, La Spezia, Lecce, Milano, Pescara, Rimini, Taranto, Torino) che dichiarano di averne uno effettivamente funzionante, tre in più rispetto al 2021.

DISPONIBILITÀ DI VEICOLI IN SHARING

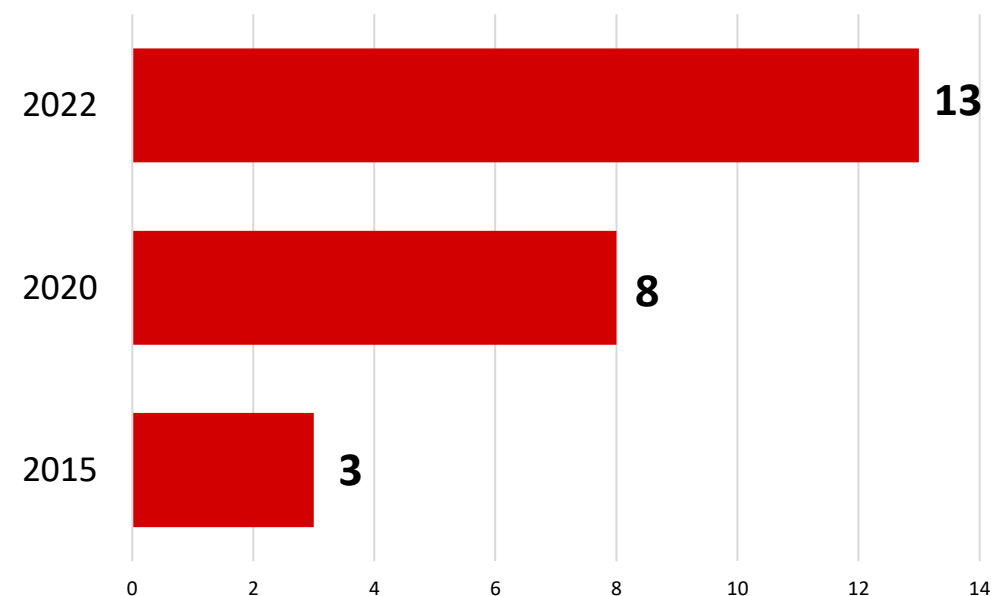




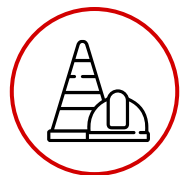
● PROSPECT

Nel corso del 2022, 17 comuni hanno deliberato o previsto nuovi bandi per la condivisione dei veicoli, sia per rinnovare servizi esistenti che per individuare nuovi operatori. I bandi in 3 casi hanno riguardato servizi di scooter (in 3 casi non è stato invece specificato).

NUMERO COMUNI IN CUI È DISPONIBILE LO SHARING DI MOTO/SCOOTER ELETTRICI

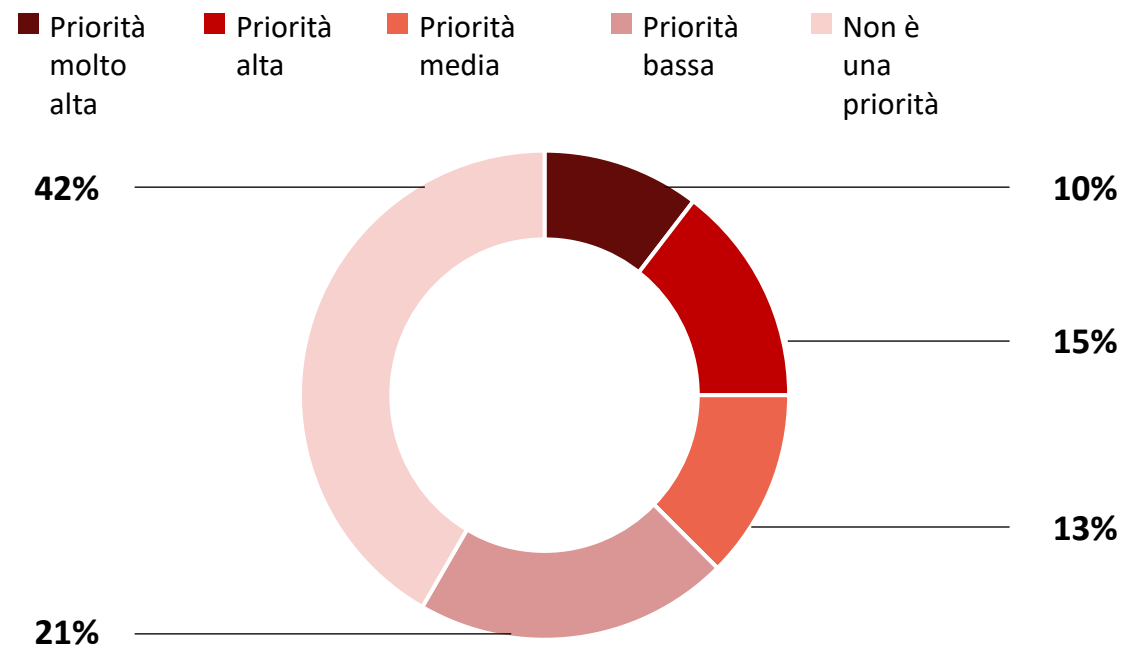


IL TREND

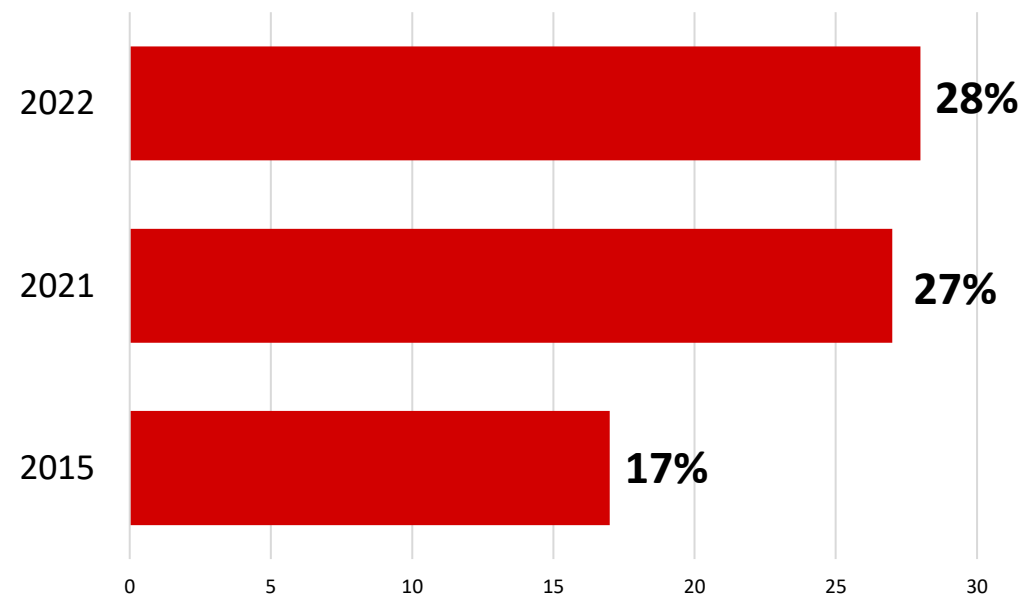


- Il miglioramento della sicurezza delle due ruote nei due principali strumenti di pianificazione della mobilità urbana (PUM e PGTU) non è considerata una priorità dal **42%** dei comuni a cui si aggiunge un **21%** che la indica come priorità bassa. Il trend complessivo è tuttavia in leggero miglioramento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

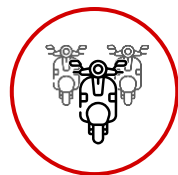
PRIORITÀ DATA ALLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE DELLE DUE RUOTE A MOTORE NEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA



PERCENTUALI DI COMUNI CHE HANNO REALIZZATO
GUARDRAIL A TUTELA DELL'INCOLUMITÀ DEI
MOTOCICLISTI



IL TREND



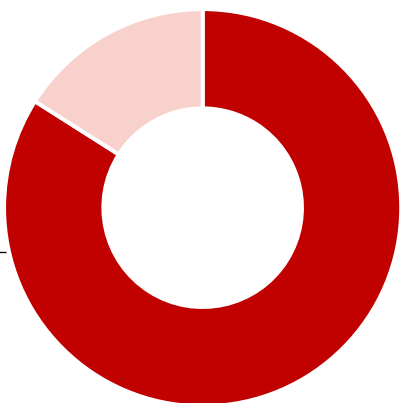
- Nel 2022, 67 comuni (il 77% dei rispondenti al quesito) dichiarano di essere in possesso di una flotta di moto/scooter utilizzati per i servizi comunali, come ad esempio consegne, attività di polizia locale, trasporti leggeri (erano 56 nel 2021).
- Il numero complessivo dei veicoli passa da 1076 nel 2021 a 1253 nel 2022 **(+16%)**, di questi 44 sono mezzi elettrici (+8 veicoli rispetto al 2021).

- Il **70%** dei comuni rispondenti dichiara di avere almeno un punto di ricarica sul proprio territorio.

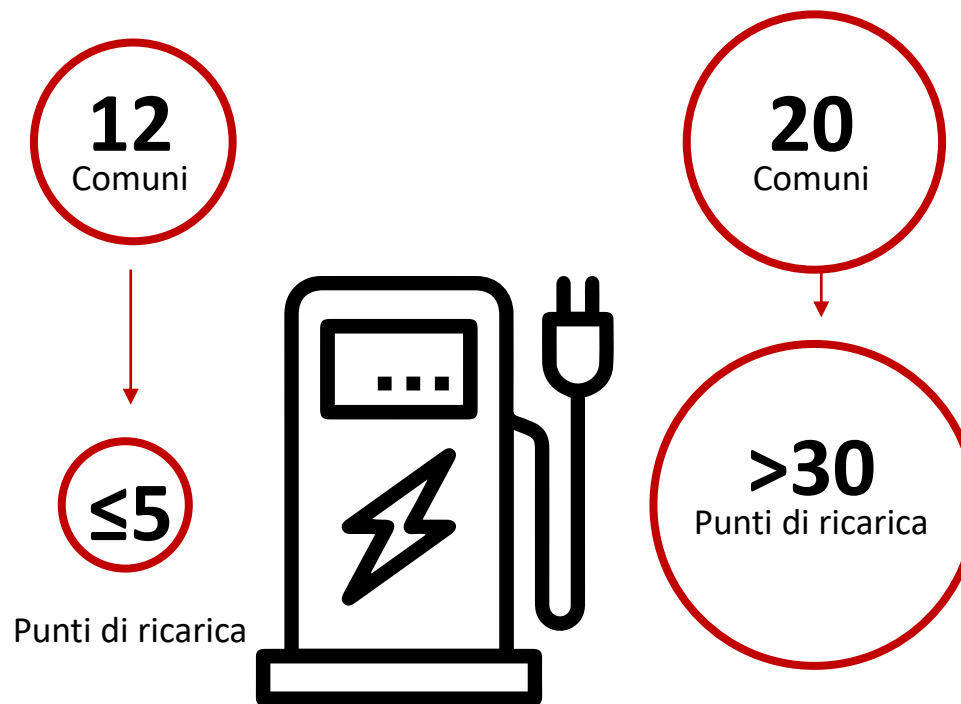
2.975

I punti di ricarica complessivamente censiti

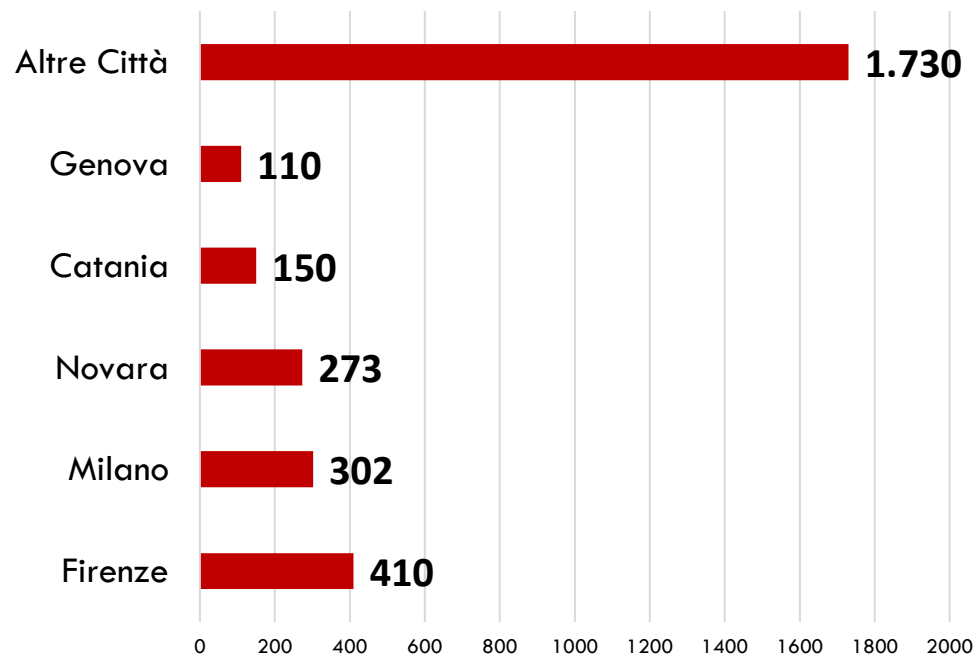
84%
Di proprietà
pubblica



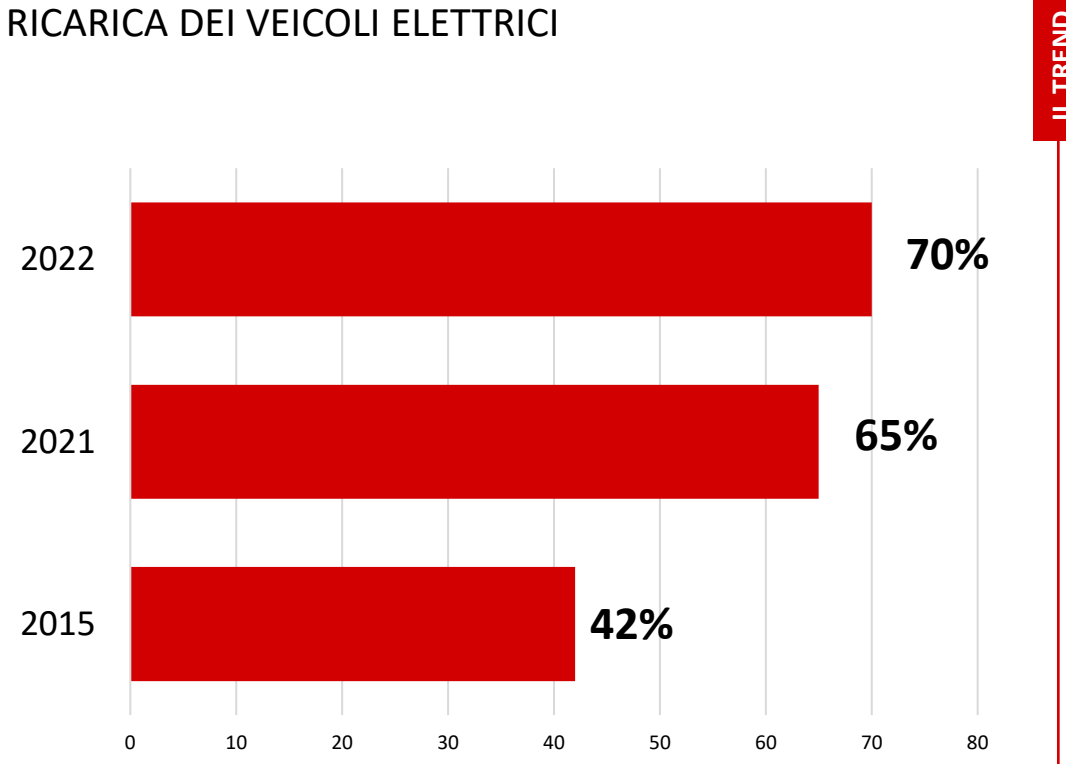
- In 12 comuni la rete è ancora poco diffusa e non supera i 5 punti di ricarica, mentre sono 20 (1 in più rispetto al 2020) quelli con più di 30 punti di ricarica.



DISPONIBILITÀ PUNTI DI RICARICA PER I VEICOLI ELETTRICI/CITTÀ



PERCENTUALE DI CITTÀ DOVE SONO DISPONIBILI PUNTI DI RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI



- La riduzione della velocità dei veicoli motorizzati nei centri urbani è da qualche anno uno dei temi al centro del dibattito sulla mobilità.

- Le città che hanno già istituito ambiti in cui la velocità **viene limitata al di sotto dei 30 km/h sono 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 imposto un limite di 15 km/h o inferiore.

- Tra i 45 comuni che hanno fornito il dato, in 27 la lunghezza totale dei tratti a **velocità limitata supera i 10 chilometri**.

FOCUS^{2R}

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

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



marina.trentin@ambienteitalia.it
jacopo.conti@ambienteitalia.it