

FOCUS^{2R}

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



LEGAMBIENTE



CONFINDUSTRIA ANCMA
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

In collaborazione con

AMBIENTEITALIA
we know green

FOCUS^{2R}

Indice

INTRODUZIONE	2
METODOLOGIA E RISULTATI	3
BICICLETTE	6
VENDITE BICICLETTE IN ITALIA	7
INFRASTRUTTURE PER LA CICLABILITÀ	8
ACCESSIBILITÀ A CORSIE E MEZZI DEL TPL	9
DISPONIBILITÀ PARCHEGGI	10
BIKE SHARING	13
SICUREZZA	20
SISTEMI ANTIFURTO BICICLETTE	21
INCENTIVI ECONOMICI	22
RICARICA BICICLETTE A PEDALATA ASSISTITA	23
IMPATTI DA COVID-19	24
PRINCIPALI TREND	25
MOTO E SCOOTER	27
VENDITE MOTOCICLI E SCOOTER IN ITALIA	28
VENDITE VEICOLI ELETTRICI IN ITALIA	29
ACCESSIBILITÀ ZTL PER MOTOCICLI E CICLOMOTORI	31
ACCESSIBILITÀ A CORSIE DEL TRASPORTO PUBBLICO	32
DISPONIBILITÀ PARCHEGGI	33
SCOOTER SHARING.	35
SICUREZZA	36
INCENTIVI ECONOMICI	38
RICARICA VEICOLI ELETTRICI	39
REVISIONE LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE	40
FUTURE DISPOSIZIONI	41
PRINCIPALI TREND	42

Introduzione

L'esplosione della crisi pandemica e la sua persistenza nei paesi di tutto il mondo ha innescato o accelerato alcune dinamiche destinate a rimodellare aspetti importanti della nostra società. La mobilità è uno di questi ambiti, perché le diverse modalità di trasporto hanno dovuto contemperare le esigenze di spostamento delle persone con la tutela della salute pubblica: se, da un lato, forme di mobilità che stavano progressivamente guadagnando il favore degli utenti – come il trasporto pubblico o la sharing mobility – hanno subito una battuta d'arresto, dall'altro la mobilità privata individuale ha temporaneamente conosciuto una forte espansione. In questo quadro complesso si inseriscono i mezzi di spostamento a due ruote, come le biciclette, gli scooter e i motocicli, che hanno saputo rispondere alle esigenze di spostamento sicuro provenienti da fasce sempre più ampie della popolazione.

*L'Osservatorio Nazionale Focus 2R, promosso da **Confindustria ANCMA** – l'associazione nazionale dei produttori di veicoli a due ruote – e da **Legambiente**, giunto alla sua quinta edizione, pubblica ogni anno un report che descrive le politiche di mobilità dedicate a biciclette, ciclomotori e motocicli e attuate dai Comuni capoluogo di provincia. L'Osservatorio utilizza esclusivamente informazioni di prima mano fornite direttamente dalle amministrazioni locali: piste ciclabili, guardrail, parcheggi dedicati, colonnine di ricarica per i veicoli elettrici e tanti altri aspetti legati alla mobilità su due ruote costituiscono il patrimonio di dati che l'Osservatorio raccoglie dai Comuni e rimette a loro disposizione in un'ottica di condivisione di best practice e reciproca contaminazione.*

FOCUS^{2R}



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

METODOLOGIA e RISULTATI



LEGAMBIENTE



CONFINDUSTRIA ANCMA
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

AMBIENTEITALIA
we know green

AREE DI INDAGINE

- **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**
- **Impatti Covid-19**

LA RACCOLTA DEI DATI

I dati analizzati e presentati nel rapporto sono stati raccolti attraverso un apposito questionario, dedicato a mobilità e infrastrutture per cicli e motocicli, inviato a 106 comuni capoluogo italiani.

94 comuni capoluogo hanno risposto al questionario 2021 (con dati aggiornati al 2020), mentre per altri 10 sono disponibili i dati 2019.

Per i comuni che non hanno fornito dati a sufficienza sono stati utilizzati i dati delle precedenti edizioni: in particolare, per Cosenza sono stati utilizzati i dati del 2018, mentre per Viterbo non sono disponibili informazioni.

FOCUS^{2R}

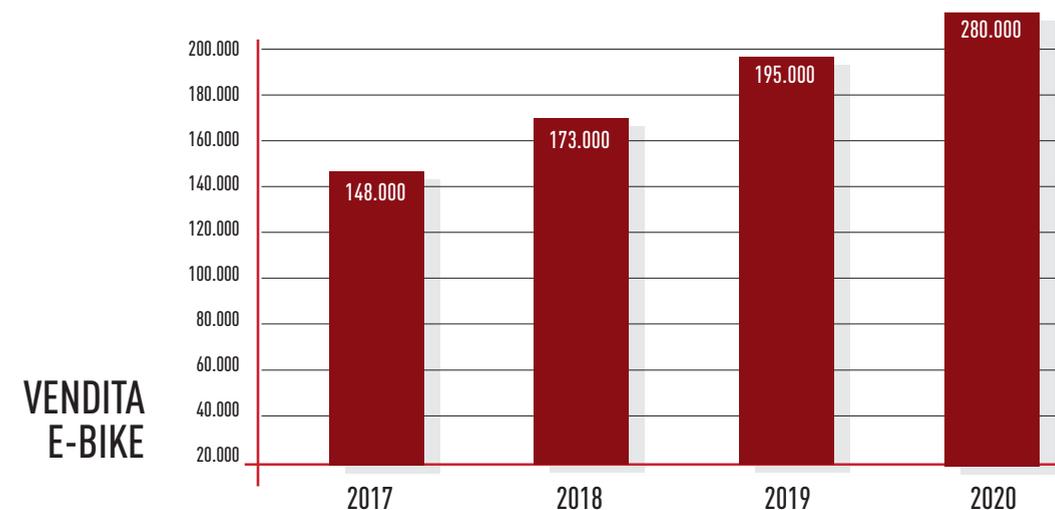
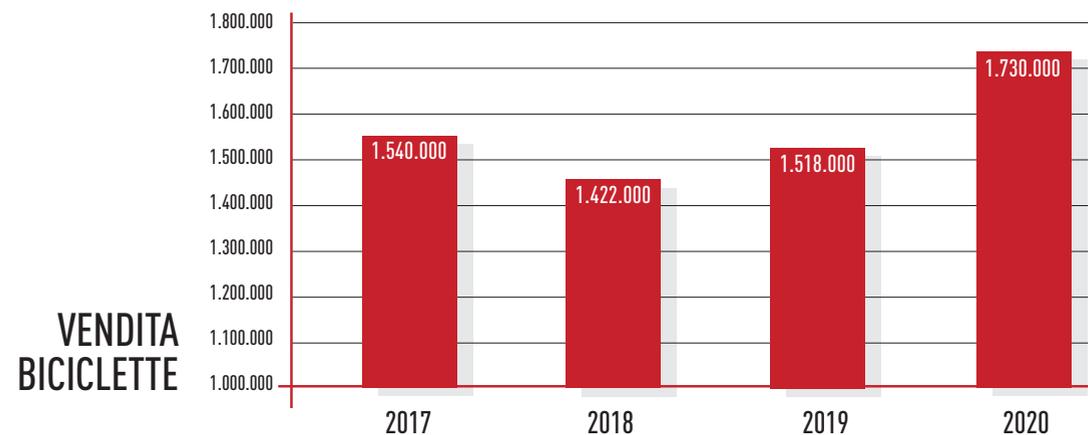


BICICLETTE

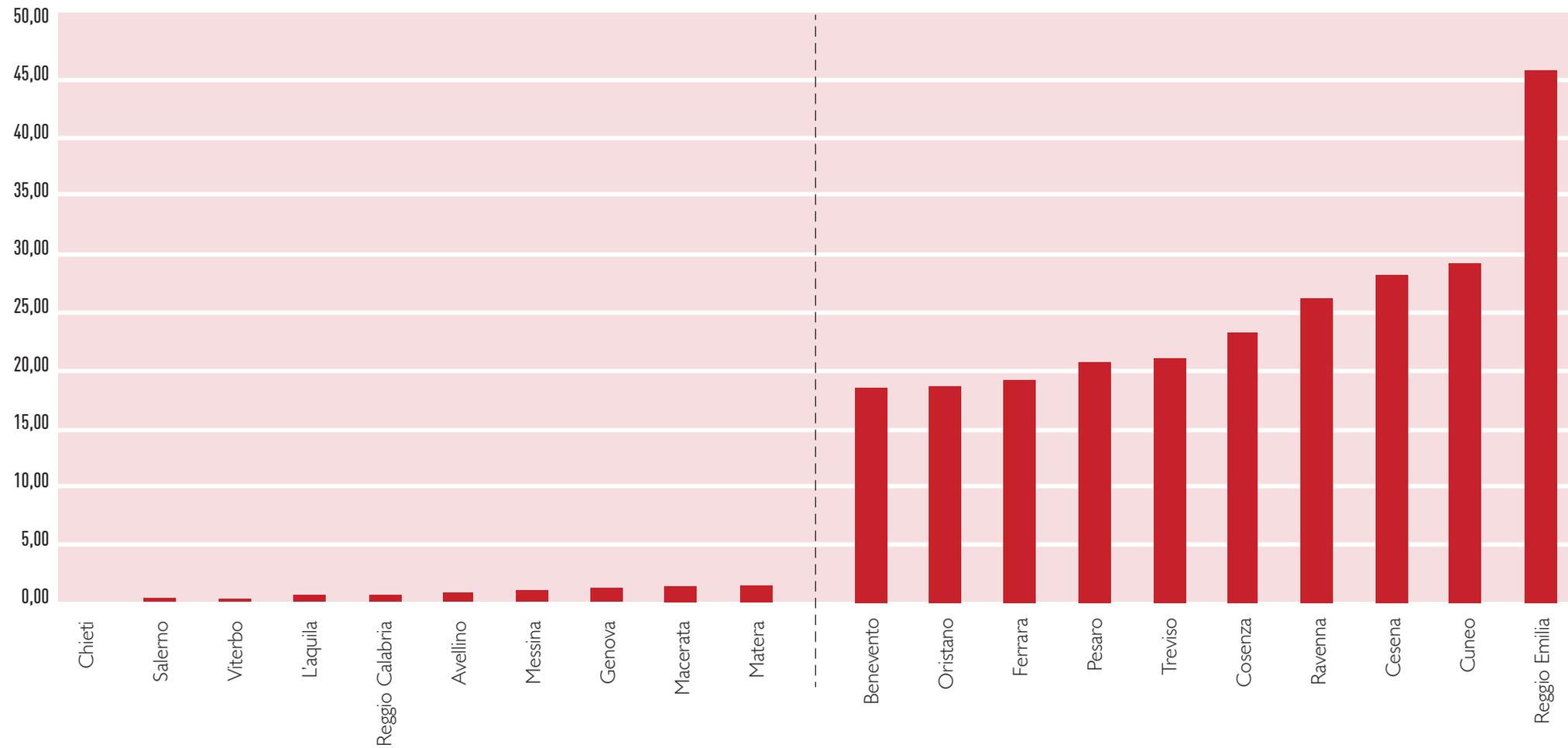
VENDITE BICICLETTE IN ITALIA

La vendita di biciclette ed e-bike nel 2020 è stata di circa 2 milioni di unità (17% in più rispetto all'anno precedente); la vendita di e-bike è cresciuta del 44% rispetto al 2019, arrivando a 280mila unità. Nei primi sei mesi del 2021 sono state vendute 157.000 e-bike (+12% rispetto allo stesso periodo del 2020).

Torna a crescere, a differenza degli altri anni, la bicicletta tradizionale.



INFRASTRUTTURE PER LA CICLABILITÀ (m equivalenti / abitante)

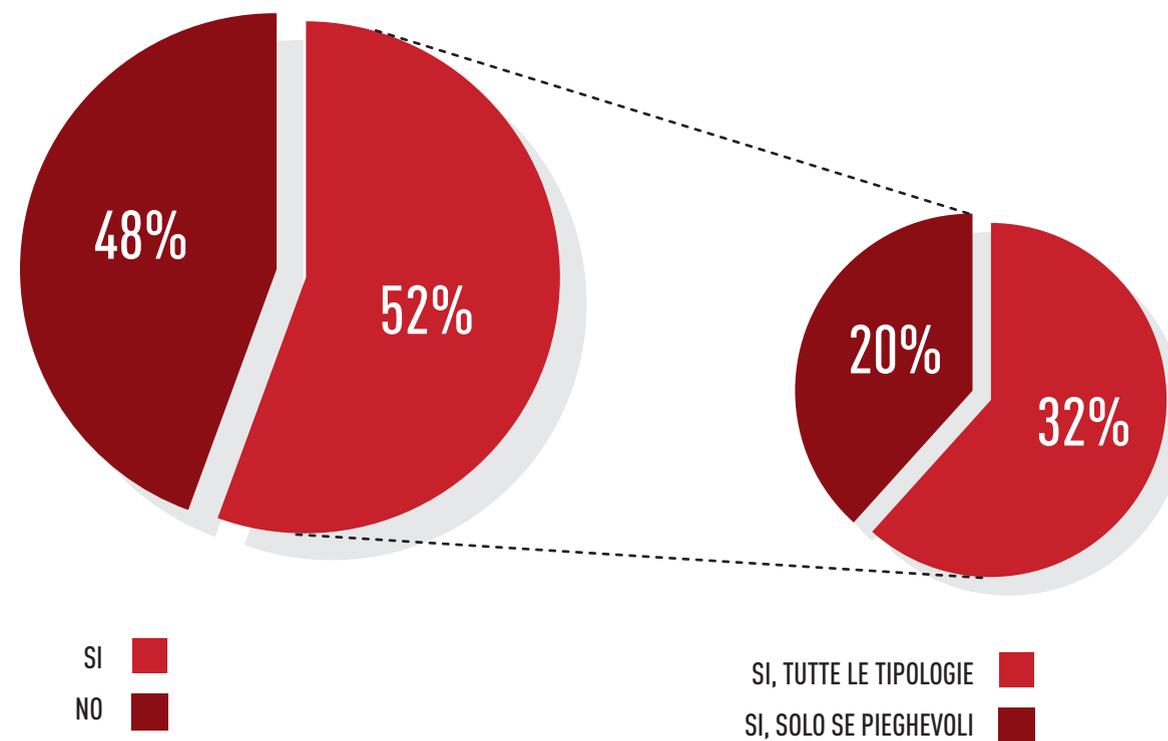


ACCESSIBILITÀ A CORSIE E MEZZI DEL TRASPORTO PUBBLICO

L'accesso delle biciclette è permesso nella maggior parte delle corsie riservate di 20 città (24% del totale delle città rispondenti dotate di corsie riservate) e, in modo parziale, in altri 15 comuni (18%).

Nel 52% dei comuni è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici. Nel 20% dei casi il trasporto è consentito solo con bici pieghevoli.

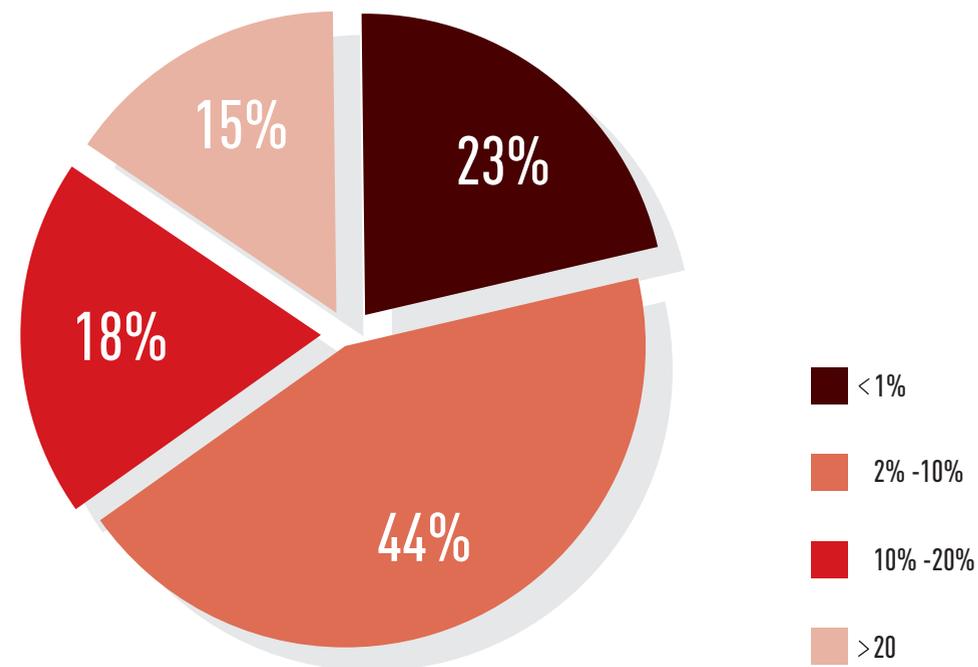
TRASPORTO BICICLETTE SUI MEZZI PUBBLICI



DISPONIBILITÀ PARCHEGGI

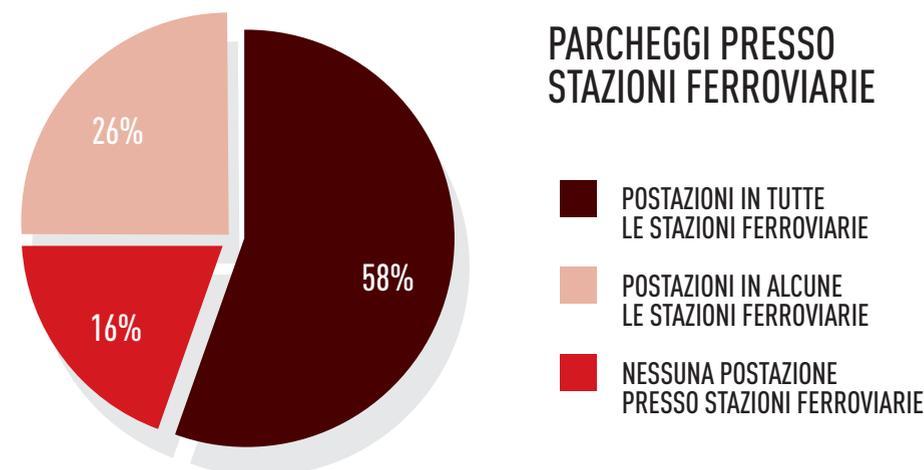
Forniscono informazioni sul numero di parcheggi per le biciclette il **57%** dei rispondenti. Si scende al **38%** se consideriamo anche la domanda sulla percentuale dei parcheggi per le biciclette sul totale dei parcheggi disponibili.

6 città (erano 12 nel 2018) dichiarano di non avere nessuno stallo dedicato alle biciclette, 9 una quantità inferiore all'**1%** dei parcheggi esistenti; 17 città si collocano tra il **2%** e il **10%**, 6 città hanno valori superiori al **20%**.

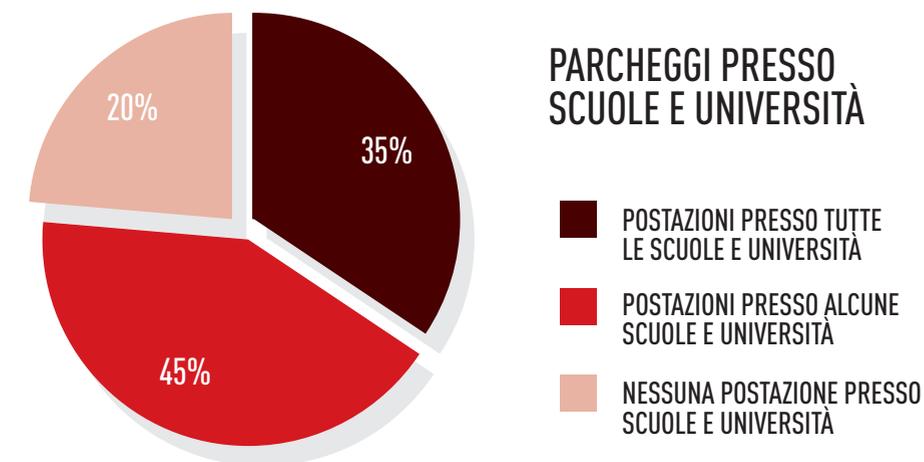


DISPONIBILITÀ PARCHEGGI

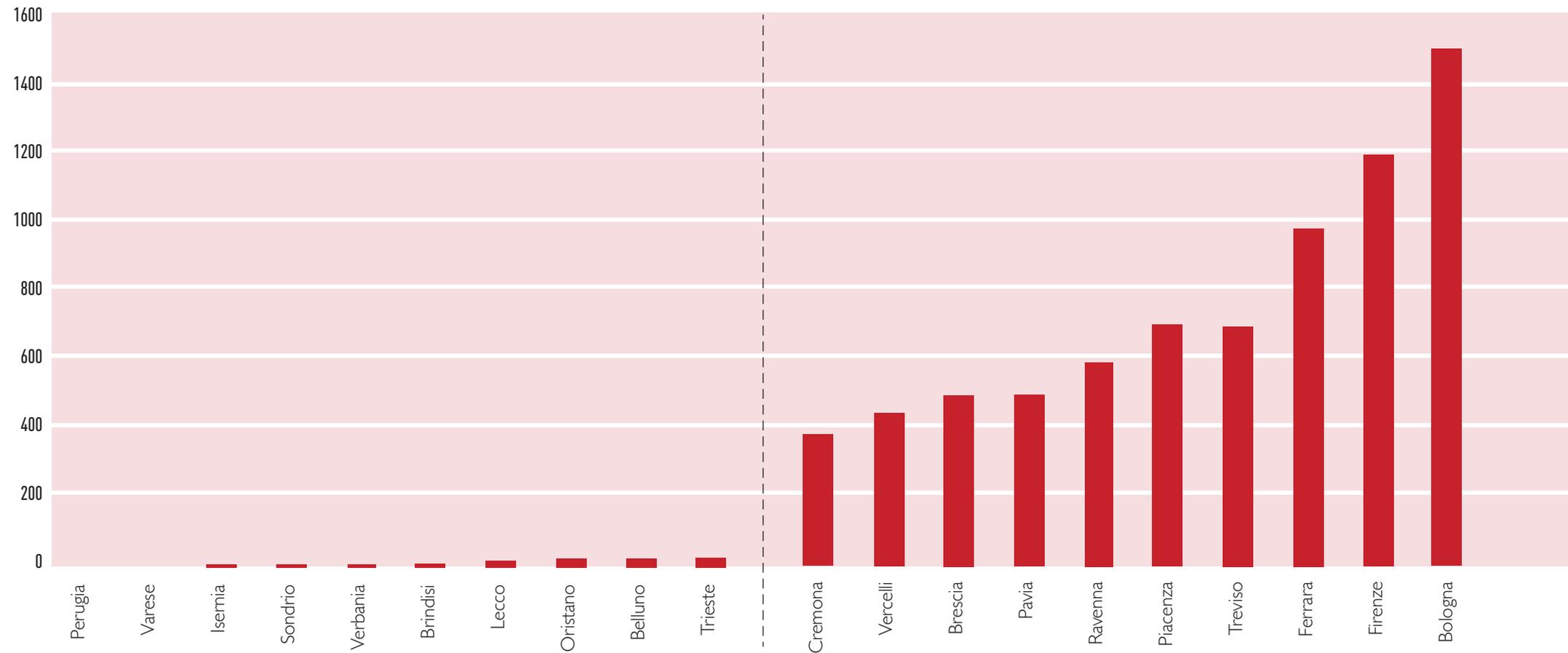
Il **58%** dei comuni ha allestito postazioni di interscambio bici in tutte le stazioni ferroviarie, il **16%** in almeno una, mentre il **26%** ne è ancora sprovvisto.



Il **74%** dei comuni fornisce invece informazioni sul numero di postazioni disponibili presso scuole e università: tra questi, l'**80%** dichiara di avere allestito almeno una postazione in tutte (**35%**) o alcune (**45%**) strutture.



Parcheeggi biciclette presso stazioni ferroviarie

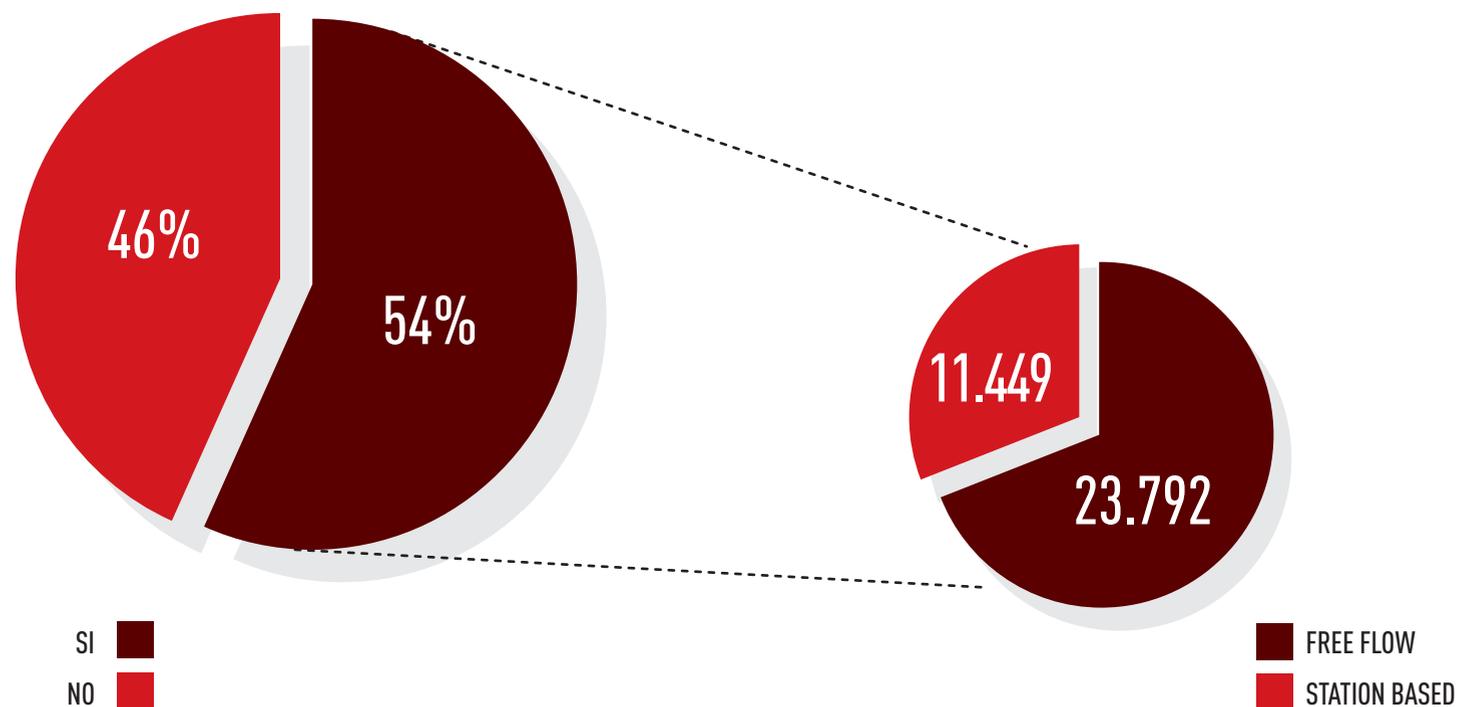


BIKE SHARING

IN COLLABORAZIONE CON



COMUNI CON SERVIZI DI SHARING
E NUMERO DI VEICOLI IN FLOTTA



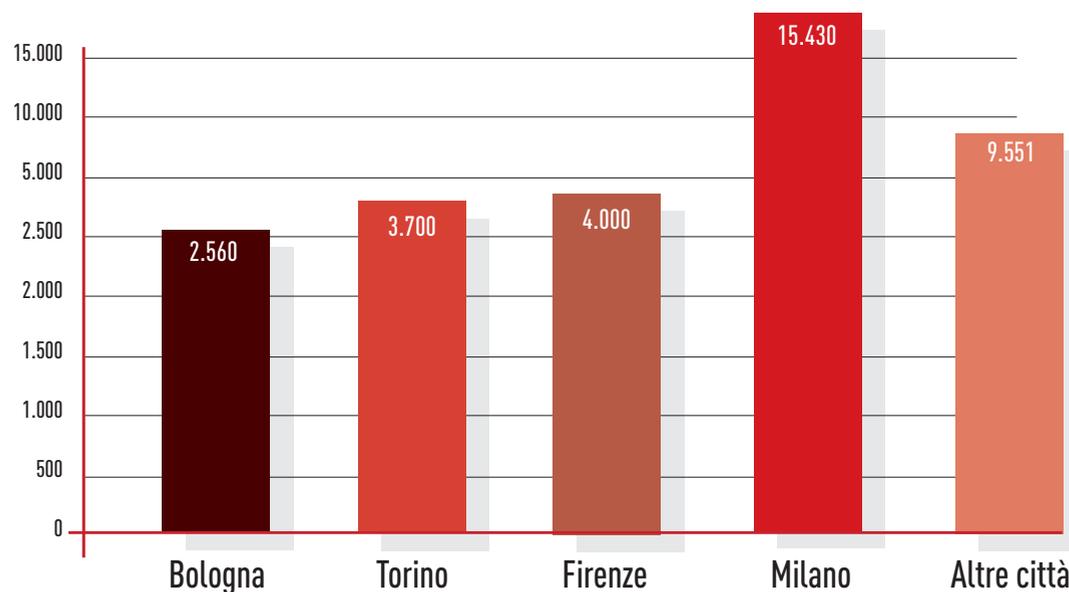
BIKE SHARING

IN COLLABORAZIONE CON



Milano, Firenze, Torino e Bologna contano, da sole, il 73% della flotta di biciclette in bike sharing complessivamente disponibile in tutti i capoluoghi.

ENTITÀ FLOTTE / CITTÀ



BIKE SHARING

IN COLLABORAZIONE CON



Tra le città con il maggior numero di prelievi troviamo Milano, Brescia, Firenze, Torino e Bologna, tutte sotto il milione di prelievi annui, tranne Milano che registra 4.3 milioni di prelievi nel 2020. Il numero di prelievi totali annui diminuisce del 47% rispetto al 2019; nessuna città registra un aumento rispetto al 2019.

27 città hanno un servizio di bike sharing con più di 100 biciclette e 12 città con più di 1.000 abbonati.

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

BIKE SHARING

IN COLLABORAZIONE CON



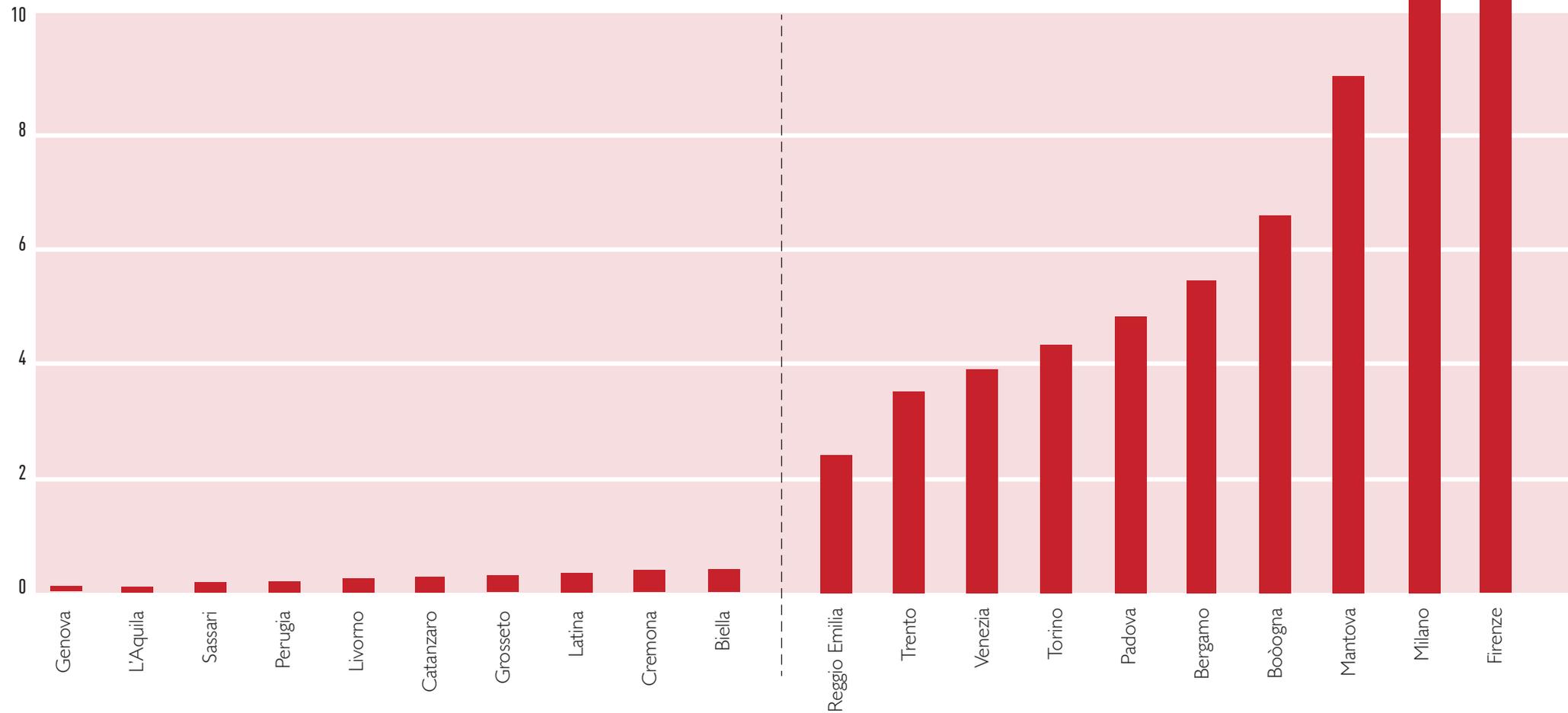
Analisi sulla coesistenza tra servizi station-based e free flow effettuata in 6 città (Bologna, Cagliari, Milano, Palermo, Roma, Torino).

Nel 2020 si conferma la minore vitalità dei servizi di bikesharing a stazione fissa che, oltre a perdere qualche posizione in termini di diffusione, sconta anche un lieve calo nel numero di veicoli in flotta rispetto al 2019. La variazione percentuale negativa dei noleggi del bikesharing è in parte dovuta alla concorrenza dei nuovi servizi di monopattino-sharing, che realizzano il maggior numero di noleggi nel 2020 (7,4 milioni).

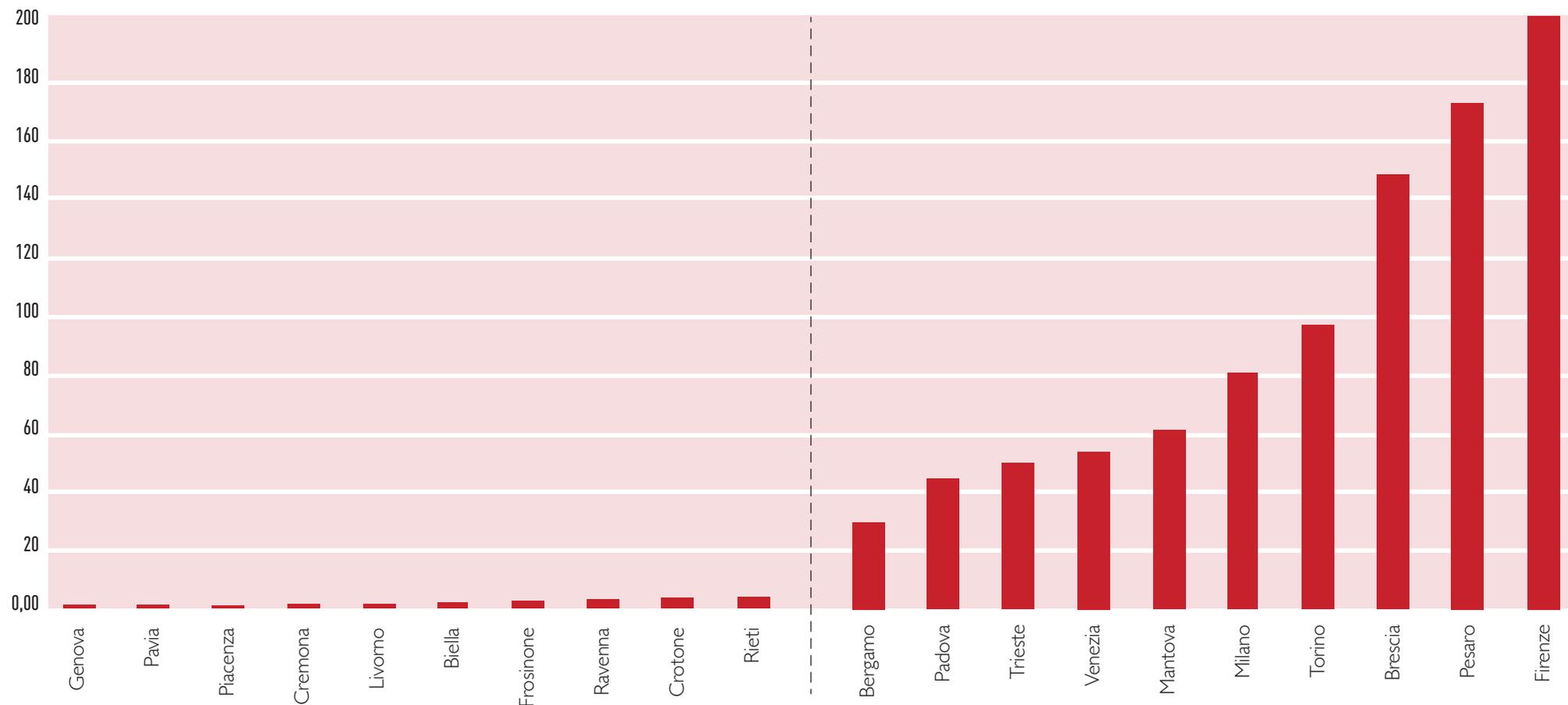
Il cambiamento nella ripartizione dei noleggi tra sistemi station-based e free flow non si traduce in un'equivalente variazione nelle percorrenze totali in bike sharing. Il free flow, che fa registrare una durata media del noleggio inferiore alle bici station based, si ferma nel 2020 al 30,6% delle percorrenze totali. La percorrenza totale nel Bikesharing diminuisce del 51% rispetto al 2019.

* IV Rapporto nazionale sulla sharing mobility

BIKE SHARING: BICI / 1.000 ABITANTI



BIKE SHARING: ABBONATI / 1.000 ABITANTI



SHARING MONOPATTINI ELETTRICI

L'arrivo dei monopattini elettrici ha contribuito ad una variazione positiva in termini di numero di servizi sharing e veicoli in flotta mai conosciuta fino a questo momento. Sono stati complessivamente introdotti 35 mila veicoli in un anno.

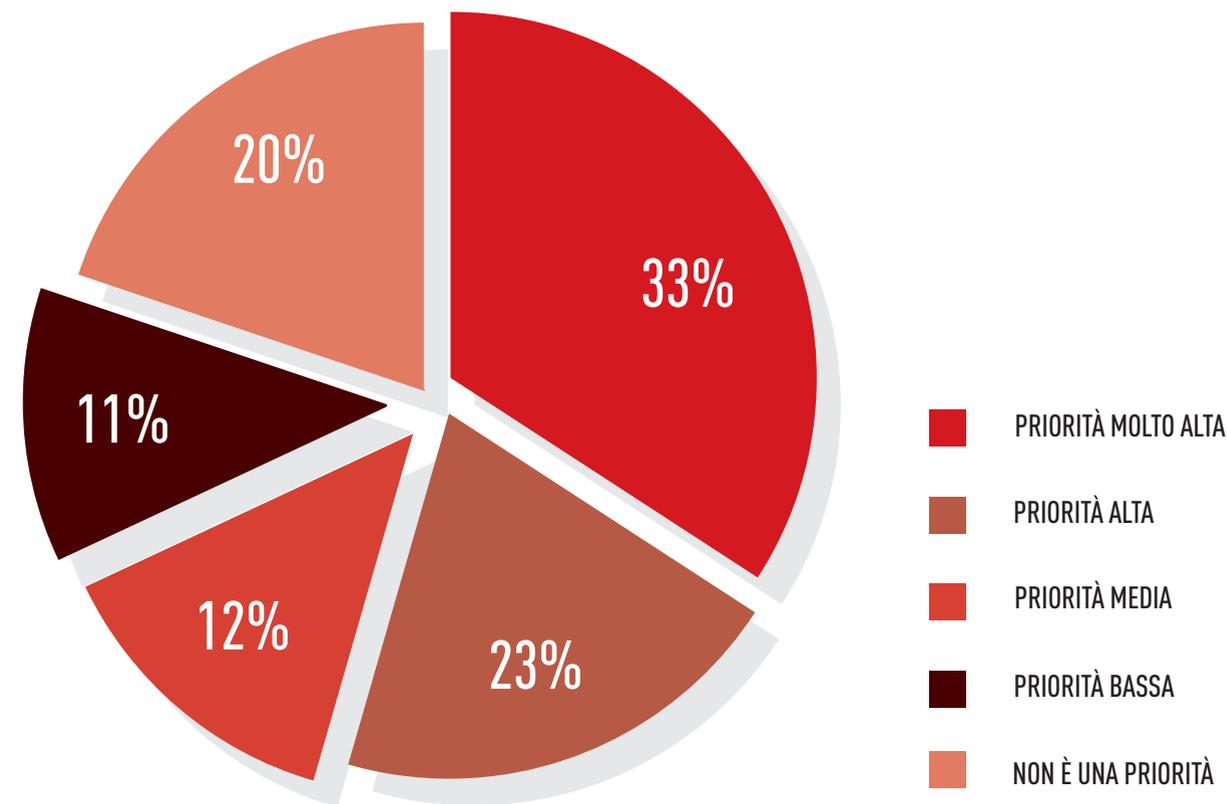
Nel 2020 24 città, cioè il 26% di quelle che hanno fornito una risposta, dichiarano di avere un servizio di sharing di monopattini elettrici: le flotte più importanti si concentrano a Roma (12.900 veicoli), a Milano (5.250) e a Torino (3.000).

Bari e Rimini manifestano un alto utilizzo di tali mezzi rispetto alle altre città con rispettivamente 498.494 e 333.340 prelievi annui effettuati

SICUREZZA

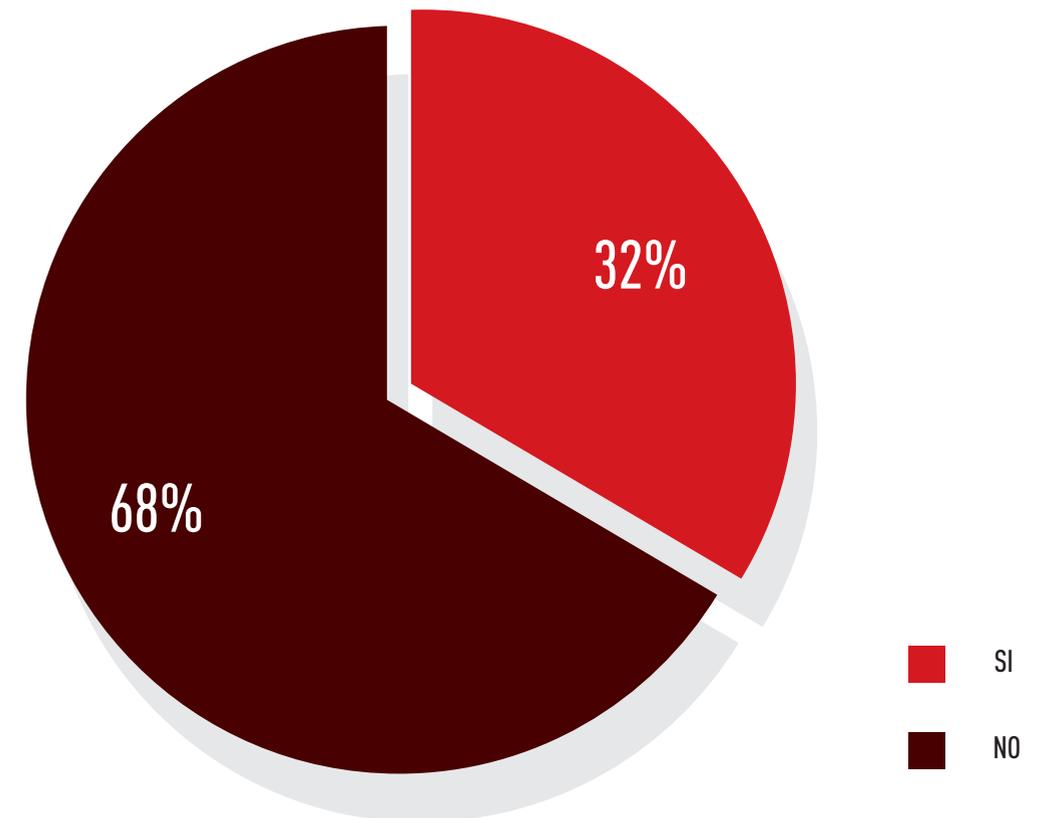
Nel 2020 si contano 14.019 incidenti con biciclette (elettriche e non) con 176 vittime e 14.023 feriti, di cui 328 pedoni investiti; mentre per quanto riguarda i monopattini elettrici sono stati registrati 565 incidenti, 551 feriti e un morto.

Il 56% dei comuni, (era il 48% nel 2019), considera il miglioramento della sicurezza delle biciclette una priorità molto alta oppure alta.

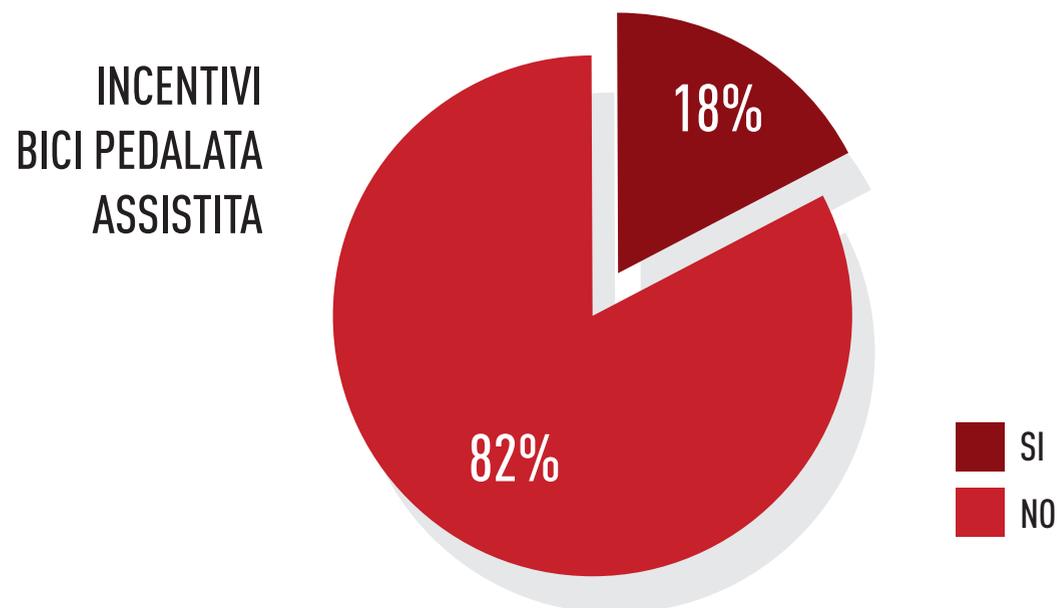


SISTEMI ANTIFURTO BICICLETTE

Un sistema di marchiatura e registrazione antifurto è disponibile nel 32% degli 88 comuni che hanno fornito informazioni su questo tema.



INCENTIVI ECONOMICI



Solo L'Aquila ha incentivato l'acquisto di biciclette a pedalata assistita in tutti e tre gli anni, mentre Bologna, Genova, Modena, Padova, Treviso e Vicenza ha incentivato l'acquisto di biciclette a pedalata assistita due anni su tre.

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: come nel 2019 solo 66 comuni forniscono una risposta, ma aumentano i comuni che forniscono il numero di colonnine installate (26 comuni invece che 23).

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

Come nel 2019, 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.

IMPATTI DA COVID-19

Per quanto riguarda la realizzazione di piste ciclabili o tratti di pista per sopperire ai problemi di circolazione legati al Covid, ben 31 comuni hanno realizzato complessivamente 224,5 km di piste ciclabili. La maggior parte dei comuni ha introdotto più di 2 km di piste ciclabili, mentre 7 più di 10 km.

La città che ha introdotto più km di piste ciclabili è Milano (65,6 km) seguita da Terni con 22 km di piste.

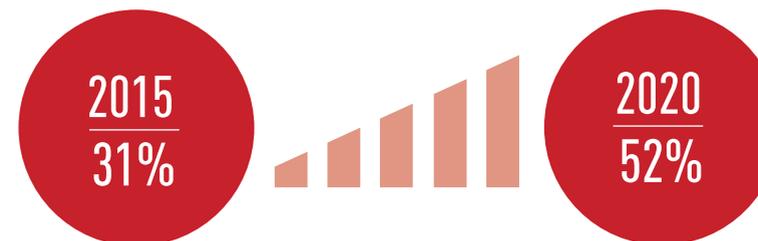
PRINCIPALI TREND

La disponibilità media di piste ciclabili, ciclopedonali e zone con moderazione di velocità a 20 e 30 km/h sale anche nel 2020 e raggiunge 9,5 metri equivalenti (+25% rispetto al 2015).

Accesso corsie preferenziali mezzi pubblici:



Trasporto bici su mezzi pubblici:

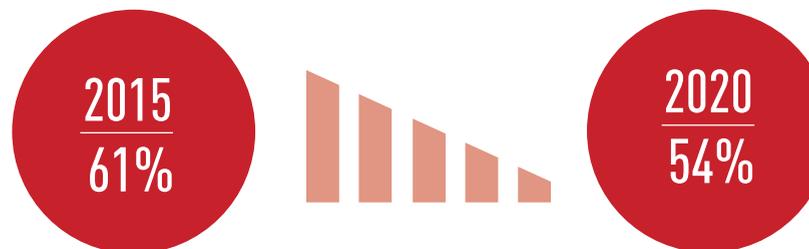


Postazioni interscambio presso stazioni ferroviarie:



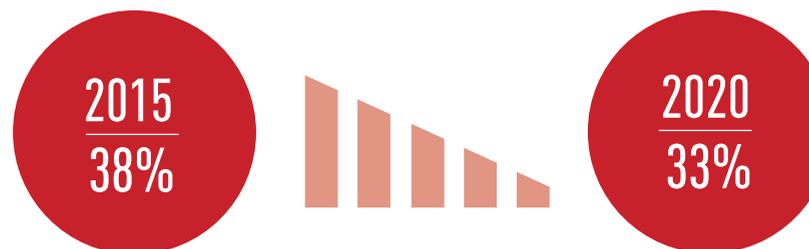
PRINCIPALI TREND

➔ **Servizi di bike sharing:**



ma il numero di mezzi è triplicato.

➔ **Disponibilità punti di ricarica elettrica:**



FOCUS^{2R}

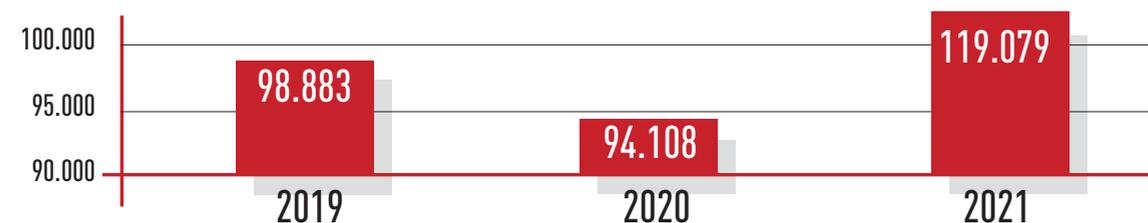
27

MOTO E SCOOTER

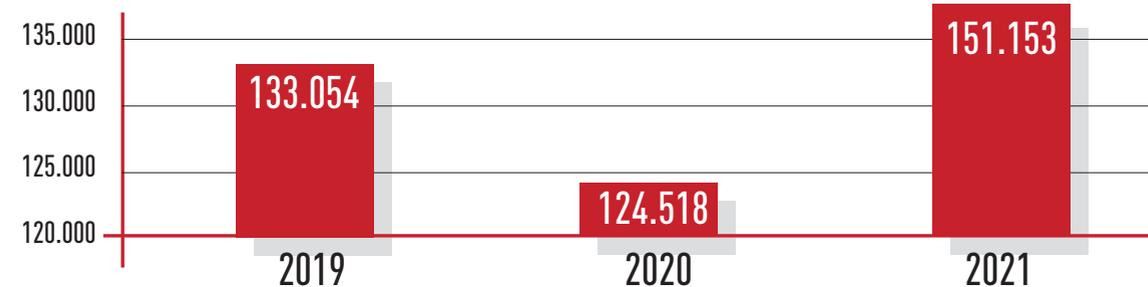
VENDITE MOTOCICLI E SCOOTER IN ITALIA

Il totale delle due ruote a motore immatricolate nel 2021 è pari a 289.067 unità (+21,2% rispetto al 2020), con un calo delle vendite che riguarda solo i ciclomotori.

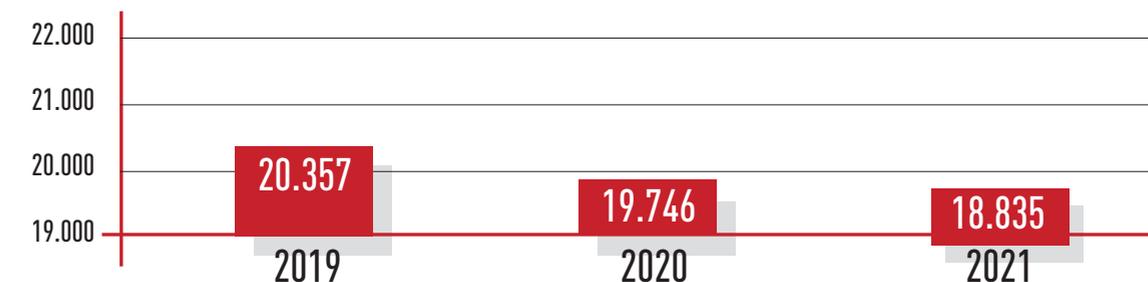
MERCATO MOTO



MERCATO SCOOTER



MERCATO CICLOMOTORI

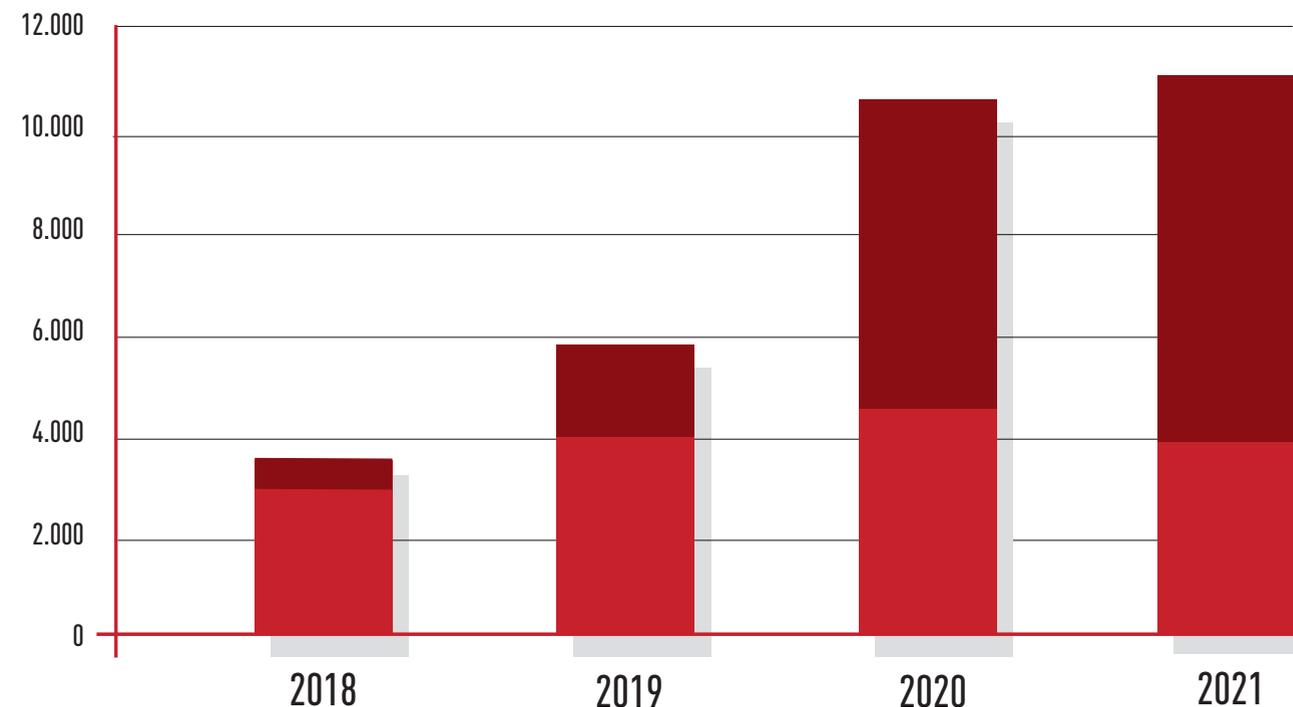


VENDITE VEICOLI ELETTRICI IN ITALIA

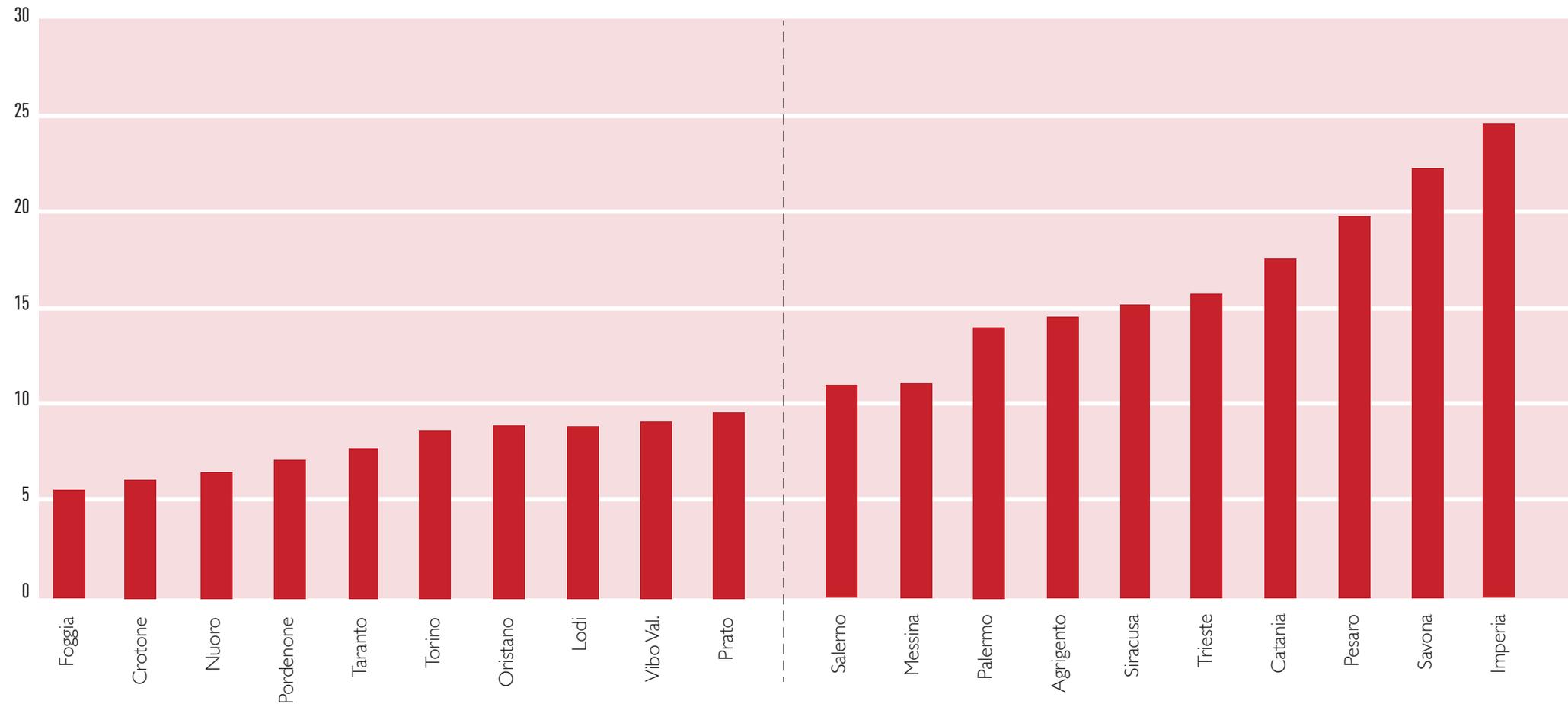
Per quanto riguarda i veicoli a due ruote a motorizzazione elettrica, nel corso del 2021 sono stati venduti 10.848 veicoli (+0,5% rispetto al 2020).

Nel dettaglio si registrano 3.934 ciclomotori (-10,47%), 6.914 scooter e motocicli (+8%) e 3.939 quadricicli (+448%).

MOTOCICLI E SCOOTER
CICLOMOTORI



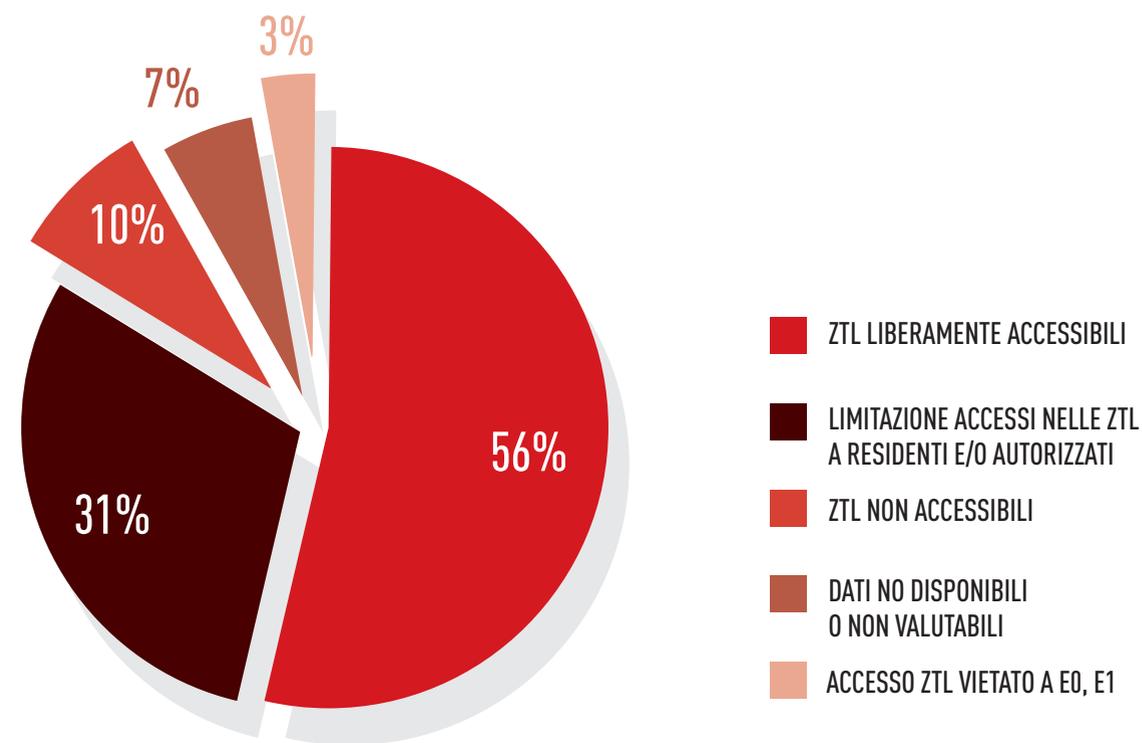
CONCENTRAZIONE MOTOCICLI NELLE CITTÀ PARTECIPANTI AL FOCUS: MOTO / 100 ABITANTI



ACCESSIBILITÀ ZTL PER MOTOCICLI E CICLOMOTORI

Nel 56% delle città l'accesso alle ZTL è libero, mentre nel 31% dei casi gli accessi sono consentiti ai soli residenti e/o autorizzati. Il 10% vieta gli ingressi a qualsiasi mezzo, mentre il 3% ai soli euro 0 e 1.

Nel 70% delle città l'accesso alle ZTL è gratuito. Nel 17% 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 ai mezzi pubblici è ancora limitata: l'accesso non è infatti permesso nell'84% delle città.

Rispetto al 2019 cresce il numero di città in cui l'accesso è consentito in tutte o nella maggior parte delle corsie, passando da 6 a 8: Ascoli Piceno, Imperia, L'Aquila, Lecce, Milano, Padova, Taranto, Venezia.

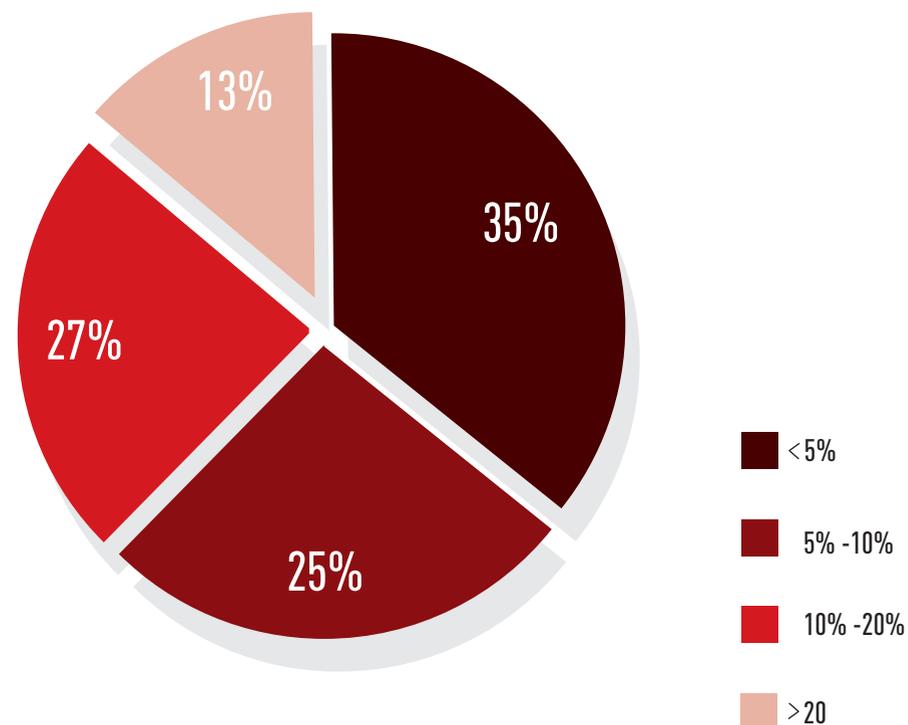
L'accesso è consentito solo in alcune corsie a Bergamo, Como, Genova, Pescara.

DISPONIBILITÀ PARCHEGGI

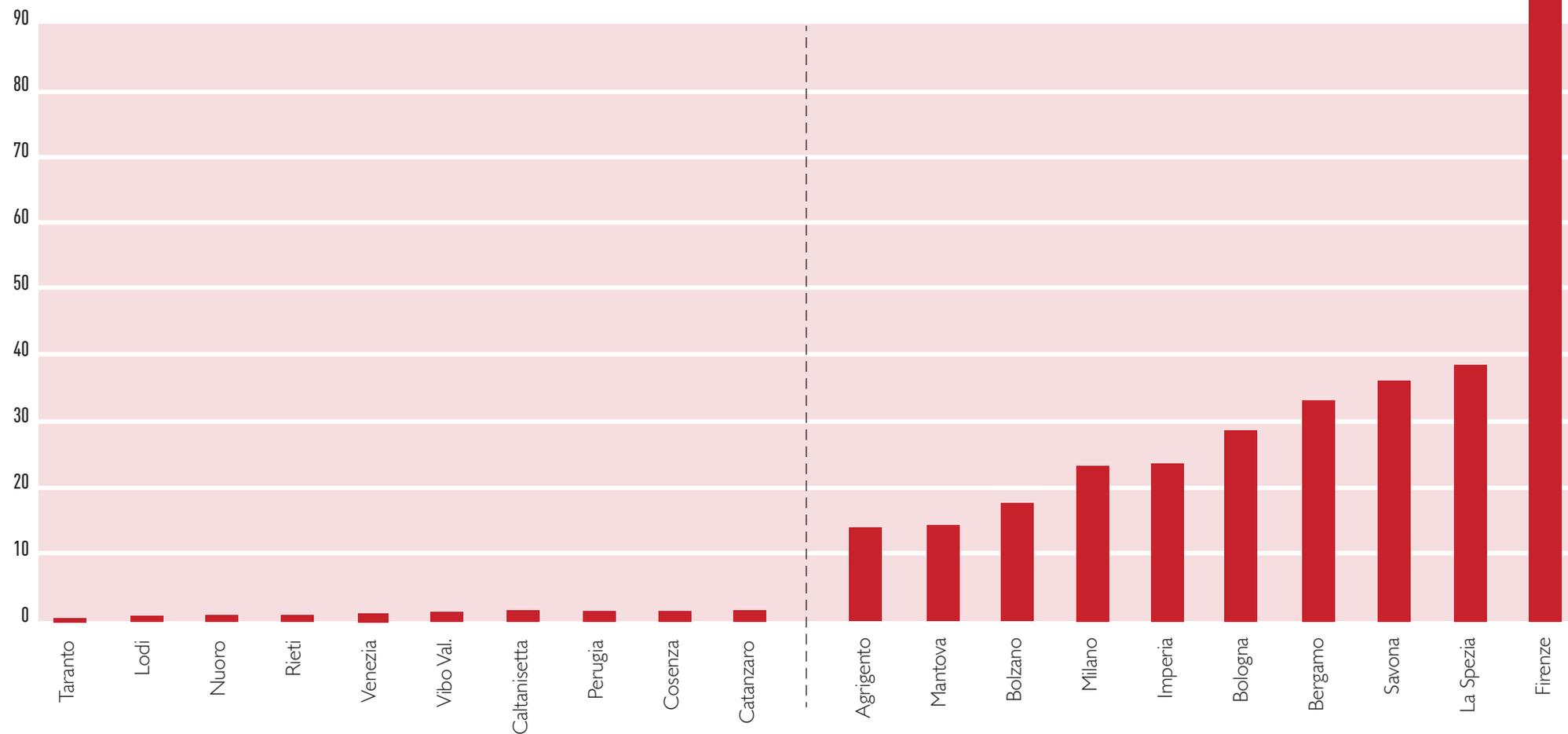
Forniscono informazioni sul numero di parcheggi per motocicli e ciclomotori il **52%** dei rispondenti.

Firenze si conferma la città con la maggiore disponibilità pro capite: **94 stalli ogni 1.000 abitanti** (erano 84 nel 2019).
Ben **34 città su 55** non raggiungono i **5 stalli ogni 1.000 abitanti**.

14 città (35% di quelle che hanno fornito dati su questo indicatore) hanno una disponibilità inferiore o uguale al **5%** dei parcheggi.



DISPONIBILITÀ PARCHEGGI: STALLI / 1.000 ABITANTI



SCOOTER SHARING

IN COLLABORAZIONE CON

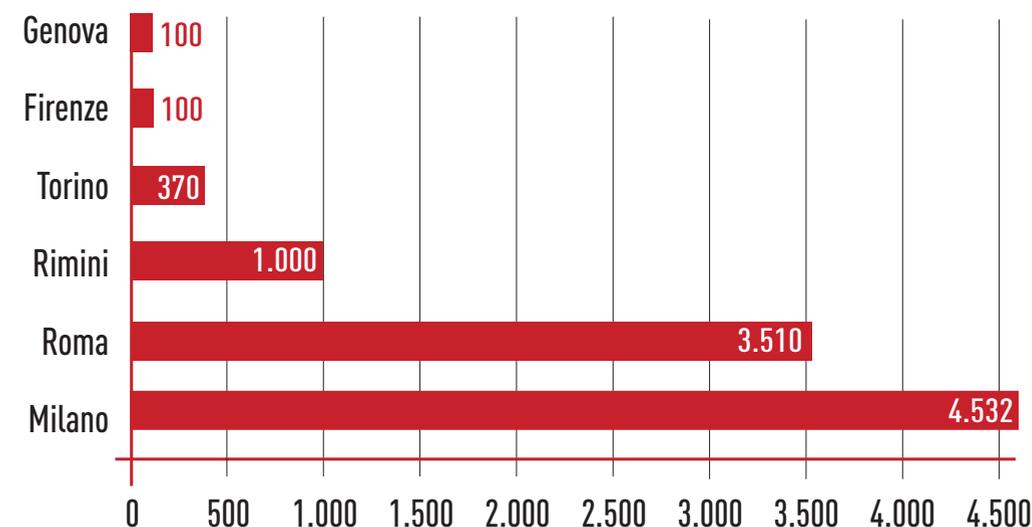


Lo sharing di moto/scooter è ancora in ritardo rispetto a quello delle biciclette: tuttavia, nel 2020 salgono a 9 i comuni (Brescia, Genova, Grosseto, Firenze, Milano, Lecce, Rimini, Roma e Torino), che dichiarano di averne uno effettivamente funzionante, circa il doppio rispetto al 2019.

Il numero complessivo di veicoli comincia ad avere una certa consistenza con 4.532 unità a Milano, circa il doppio rispetto all'anno precedente (2.360), 3.510 a Roma, 1.000 a Rimini, 370 a Torino e 100 a Genova e Firenze.

Non tutte le città forniscono il numero di abbonati: circa 290.000 a Milano, 55.000 a Rimini, 18.000 a Genova e 1.376 a Firenze.

ENTITÀ FLOTTE / CITTÀ



SICUREZZA

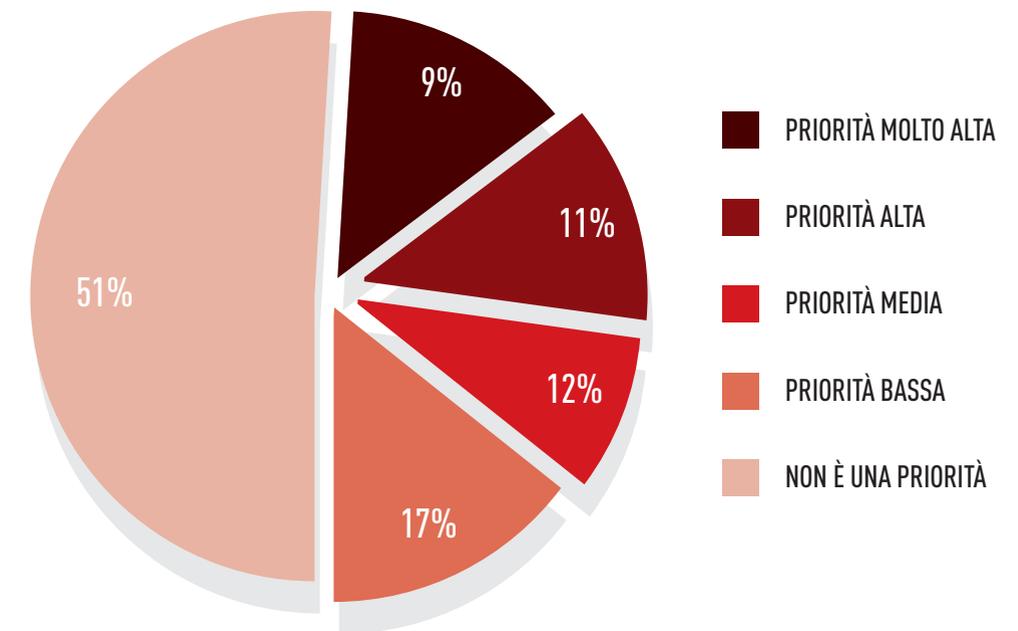
Nel 2020 le vittime di incidenti stradali si riducono in tutte le categorie: in particolare per i motociclisti (586) - 16% e per gli utenti di ciclomotori (59) -33%.

Il 75% dei comuni risponde alla domanda sulla presenza di guard-rail dotati di protezioni a tutela dell'incolumità dei motociclisti: il 28% dichiara di averli installati e un altro 25% di volerli ampliare o utilizzare in futuro. A Siena e Cremona l'estensione supera i 3 km, seguite da Novara con 2 km.

SICUREZZA

Il miglioramento della sicurezza delle due ruote nei due principali strumenti di pianificazione della mobilità urbana (PUM e PGU) non è considerata una priorità dal 51% dei comuni.

La disattenzione nei confronti della sicurezza delle moto è molto più marcata rispetto al dato dichiarato dai comuni per le biciclette. Solo il 9% la considera una priorità molto alta (33% per le biciclette), mentre per il 51% non è una priorità (20% per le biciclette).



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.**

➤ **In tutti e tre gli anni tra il 2018 e il 2020 Genova ha previsto incentivi per l'acquisto di veicoli motorizzati a due ruote elettrici, nel 2020 solo Milano e Vibo Valentia, mentre nel 2019 Modena e Bergamo.**

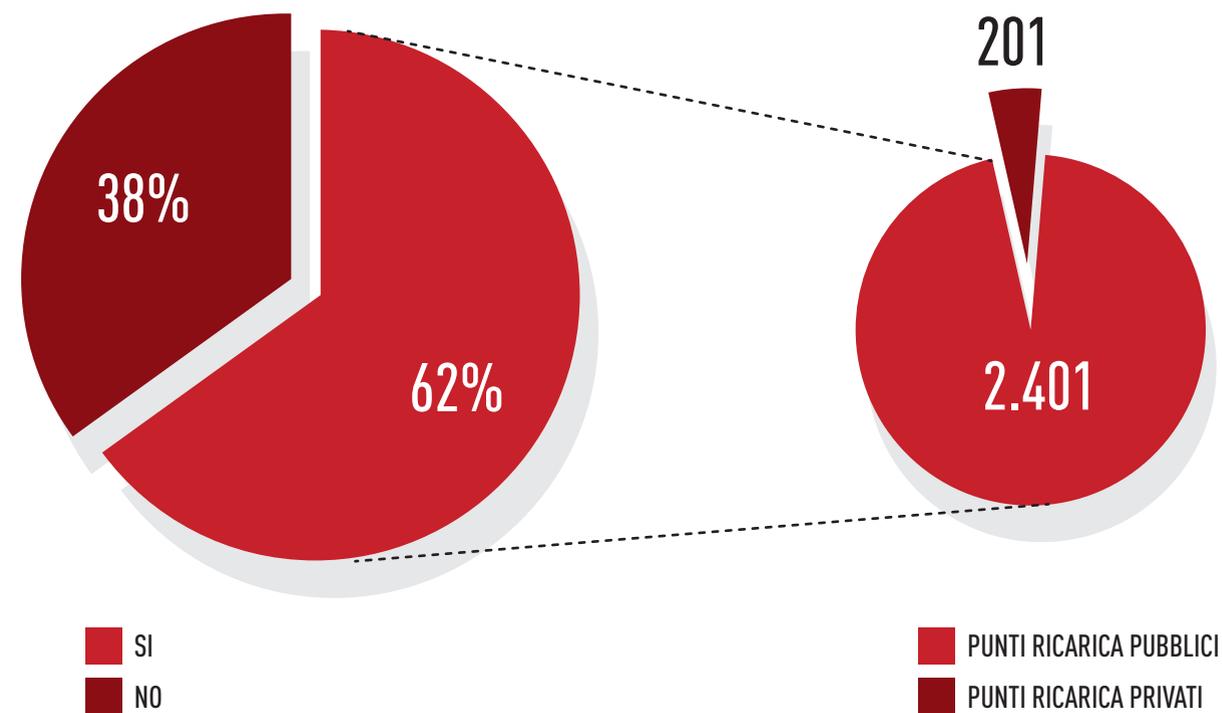
RICARICA VEICOLI ELETTRICI

Il 62% dei comuni (su 87 che rispondono) dichiara di avere almeno un punto di ricarica sul proprio territorio. Sono 2.602 i punti di ricarica complessivamente censiti, 2401 pubblici e 201 privati.

Roma, Milano e Firenze, hanno rispettivamente 185, 302 e 410 colonnine, seguiti da Genova (112) e Bologna (75).

14 comuni non superano i 5 punti di ricarica, mentre sono 20 quelli con più di 30 punti.

PUNTI DI RICARICA VEICOLI ELETTRICI



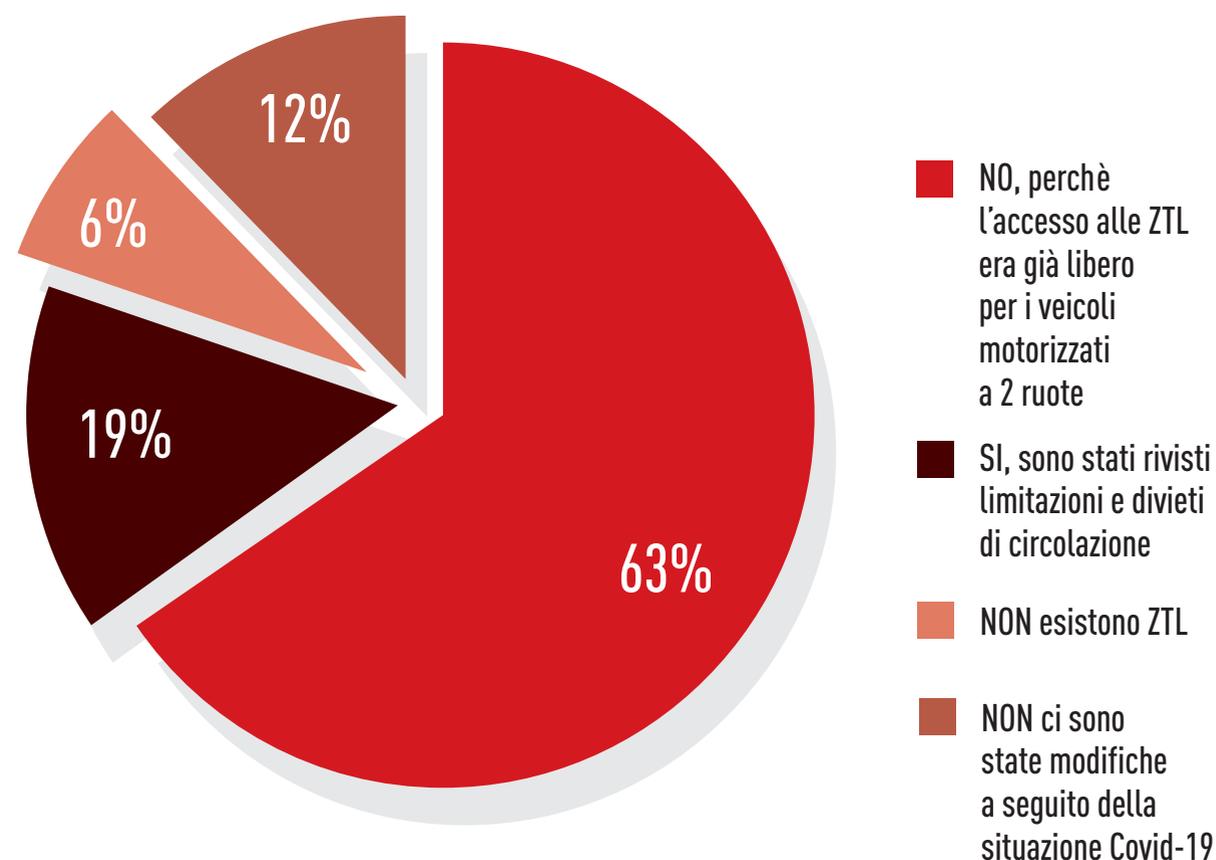
REVISIONE LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE

Per effetto dell'emergenza sanitaria 15 comuni (il 19% dei rispondenti) hanno eliminato o rimodulato limitazioni e divieti di circolazione.

Il 12% dei rispondenti ha precisato che non è avvenuto nessun cambiamento a seguito dell'emergenza sanitaria,

Nel 63% delle città l'accesso alle ZTL era già libero per i veicoli motorizzati a due ruote, quindi non è stato necessario rivedere eventuali divieti.

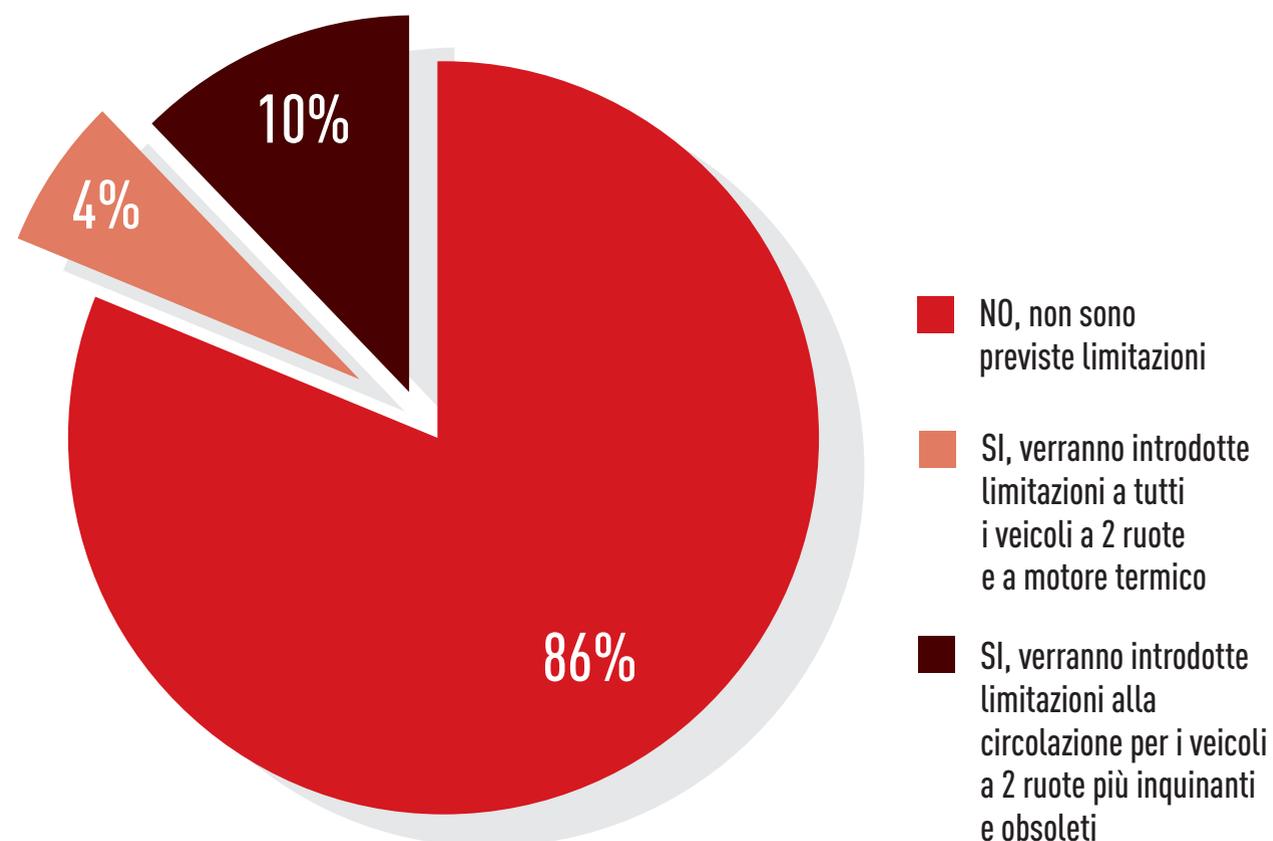
IMPATTI DA COVID-19 SU ZTL



FUTURE DISPOSIZIONI

Nei prossimi anni il 14% delle amministrazioni ha già deliberato di introdurre nuove limitazioni alla circolazione nelle ZTL dei veicoli a due ruote motorizzate. Di questi, il 10% introdurrà limitazioni per i veicoli a due ruote più inquinanti/obsoleti mentre il 4% dichiara che verranno introdotte limitazioni per tutti i veicoli a due ruote a motore termico. L'86% non ha ancora deliberato di introdurre limitazioni.

FUTURE LIMITAZIONI



PRINCIPALI TREND

Nel 2020, circolavano, in media, nei capoluoghi italiani 13,17 motociclette ogni 100 abitanti, valore superiore del 5,2% rispetto a quello del 2015 e del 2% rispetto al 2019.

Accesso alle ZTL:



Accesso alle corsie riservate ai mezzi pubblici:



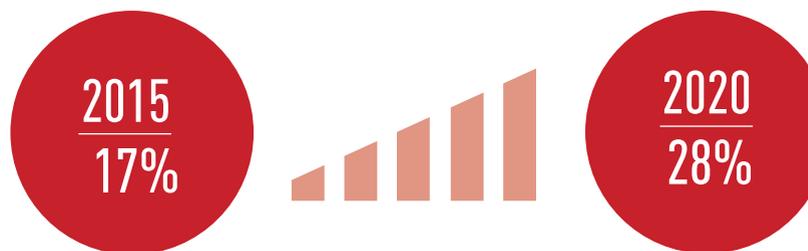
Nel 2020 lo sharing di moto/scooter elettrici, è disponibile in 8 comuni: 2 in più rispetto al 2019 e 5 in più rispetto al 2015.

PRINCIPALI TREND

Disponibilità punti di ricarica elettrica:



Istallazione guard rail per motociclisti:



FOCUS^{2R}

Grazie per l'attenzione

marina.trentin@ambienteitalia.it

luisa.battezzati@ambienteitalia.it

Si ringrazia La Nuova Ecologia per il supporto alla pubblicazione del Report e per la regia dell'evento

FOCUS^{2R}

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



CONFINDUSTRIA ANCM
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

Via A. da Reccanate, 1
20124 Milano - Italy
Tel.+39 02 677 35 11
ancma@ancma.it
www.ancma.it



LEGAMBIENTE

Legambiente Onlus - Sede Nazionale
Via Salaria, 403 - 00199 Roma - Italy
Tel.+39 06 862 681
legambiente@legambiente.it
www.legambiente.it