

FOCUS^{2R}

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

METODOLOGIA E RISULTATI



LEGAMBIENTE



CONFINDUSTRIA ANCMA
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori

AMBIENTEITALIA
RICERCA, CONSULENZA E PROGETTAZIONE PER LA SOSTENIBILITÀ

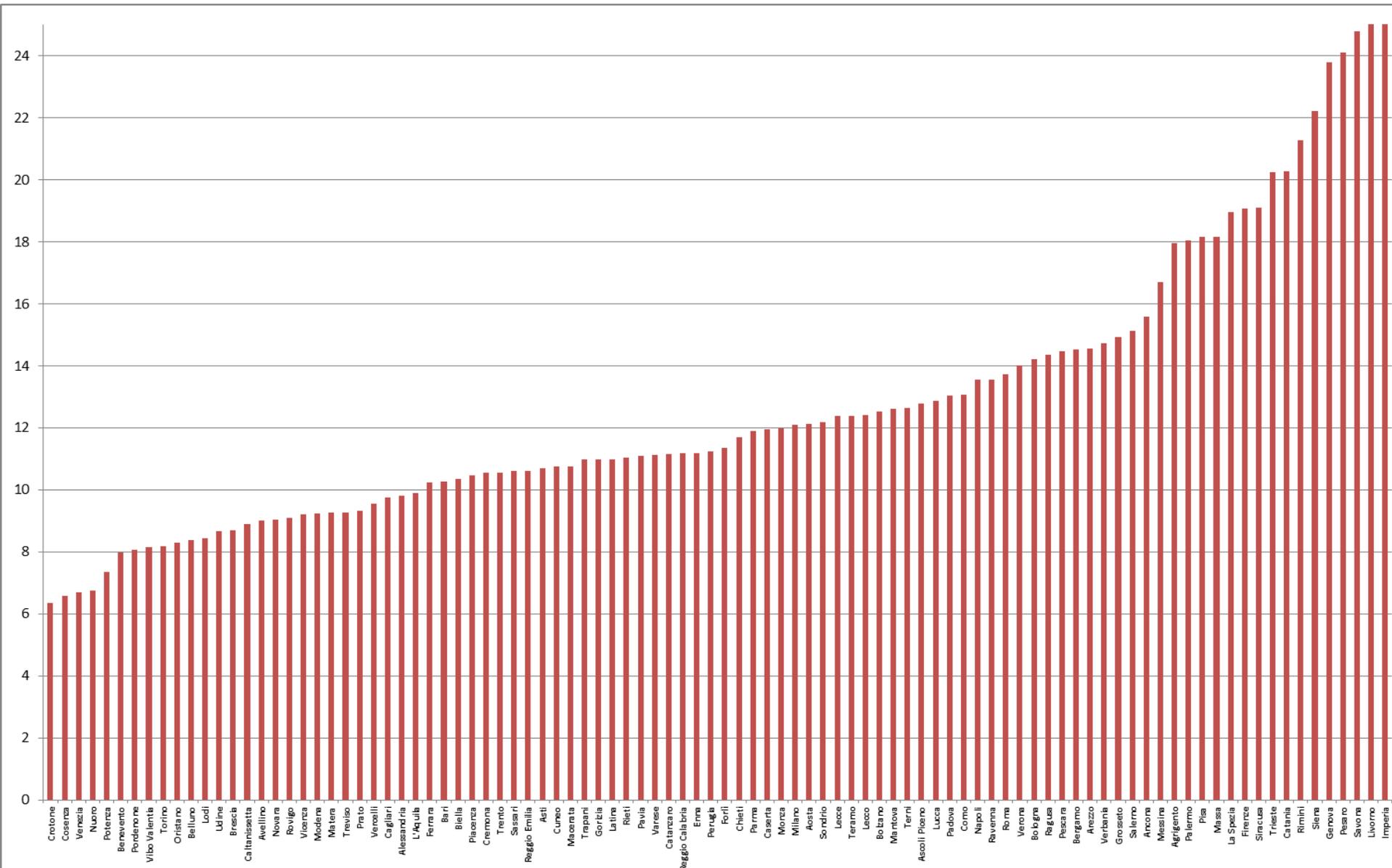
- **Accessibilità ZTL per le due ruote a motore**
- **Accessibilità a corsie e mezzi del trasporto pubblico**
- **Disponibilità di parcheggi**
- **Bike e scooter sharing**
- **Sicurezza**
- **Incentivi e campagne**
- **Ricarica veicoli elettrici**

- 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.
- 82 comuni capoluogo hanno risposto al questionario 2017 (con dati aggiornati al 2016), mentre per altri 14 sono disponibili i dati 2015.

dati aggiornati al 2016			dati 2015	nd
Agrigento	Gorizia	Pisa	Avellino	Brindisi
Alessandria	Grosseto	Pordenone	Benevento	Campobasso
Ancona	Imperia	Prato	Caltanissetta	Foggia
Aosta	La Spezia	Ragusa	Enna	Frosinone
Arezzo	L'Aquila	Ravenna	Firenze	Isernia
Ascoli Piceno	Lecce	Reggio Calabria	Latina	Pistoia
Asti	Lecco	Reggio Emilia	Novara	Taranto
Bari	Livorno	Rieti	Padova	Viterbo
Belluno	Lodi	Rimini	Piacenza	
Bergamo	Lucca	Roma	Potenza	
Biella	Macerata	Salerno	Rovigo	
Bologna	Mantova	Savona	Sassari	
Bolzano	Massa	Siena	Teramo	
Brescia	Matera	Siracusa	Trapani	
Cagliari	Messina	Sondrio		
Caserta	Milano	Terni		
Catania	Modena	Torino		
Catanzaro	Monza	Trento		
Chieti	Napoli	Treviso		
Como	Nuoro	Trieste		
Cosenza	Oristano	Udine		
Cremona	Palermo	Varese		
Crotone	Parma	Venezia		
Cuneo	Pavia	Verbania		
Ferrara	Perugia	Vercelli		
Forlì	Pesaro	Verona		
Genova	Pescara	Vibo Valentia		
		Vicenza		

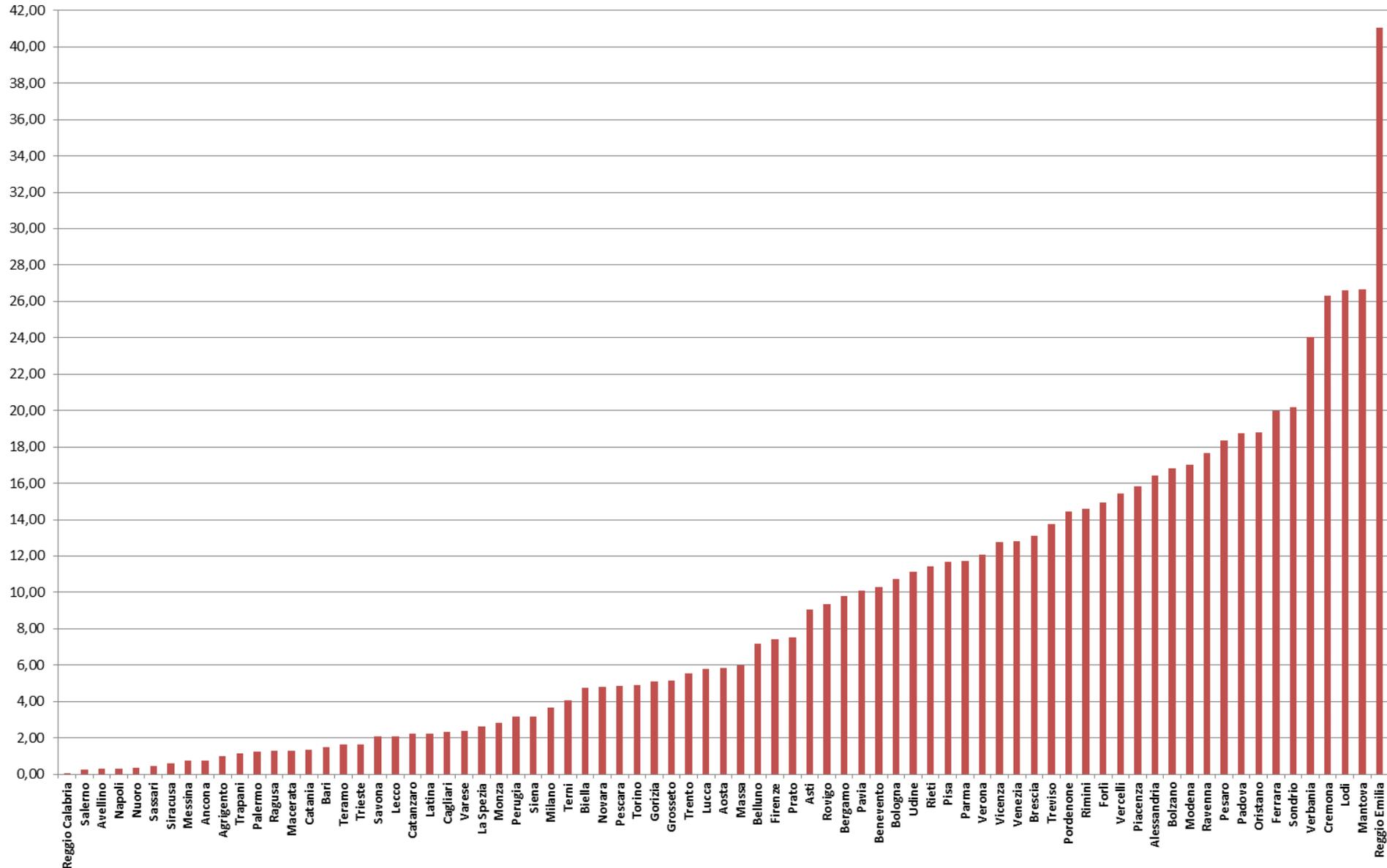


Concentrazione motocicli nelle città partecipanti al focus: moto/ 100 abitanti





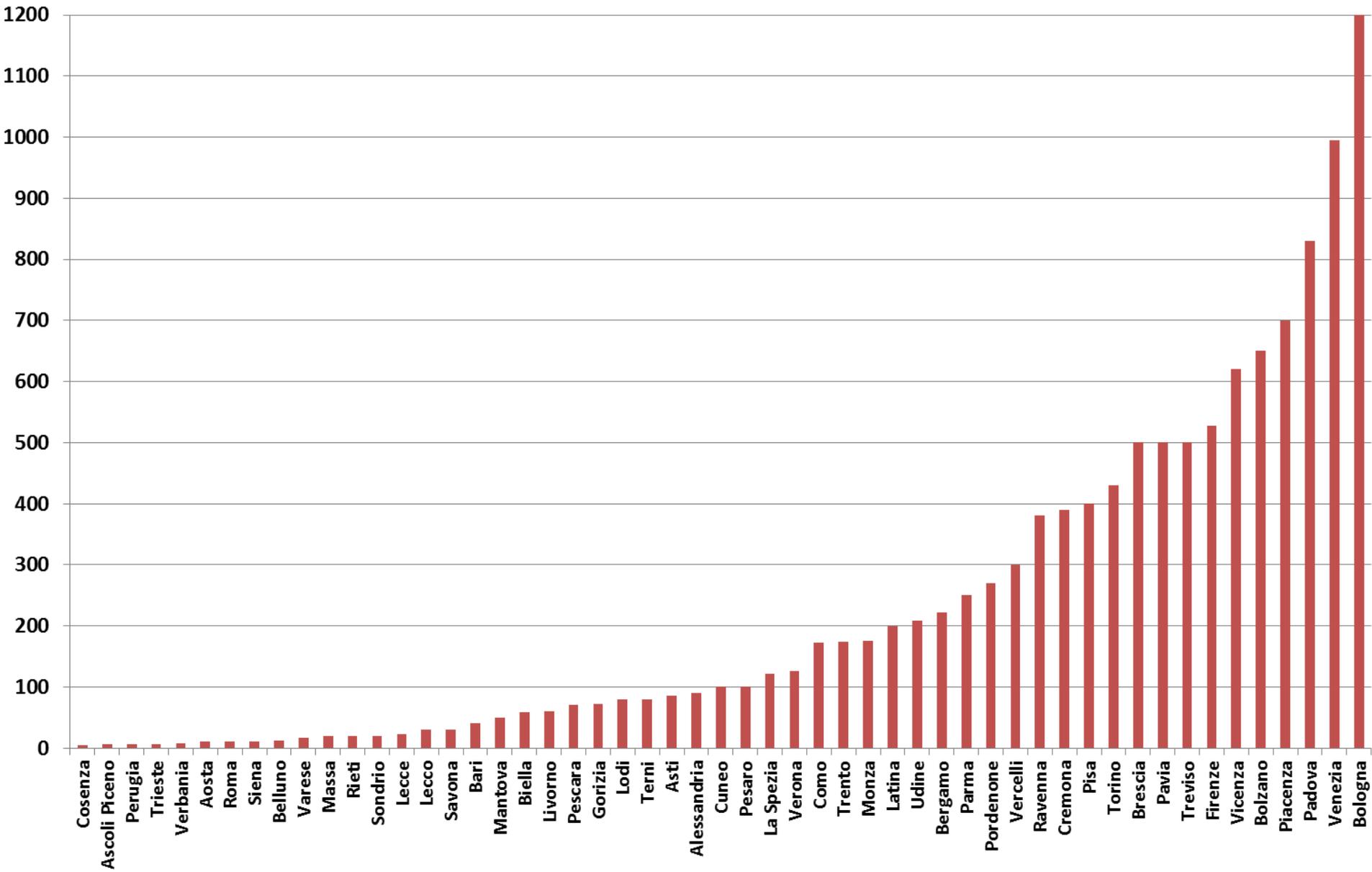
Infrastrutture per la ciclabilità nelle città partecipanti al focus: m equivalenti/ abitante



- 37 città , pari al 41% dei rispondenti, con ZTL liberamente accessibili.
- 30 città (33%), con alcune limitazioni agli accessi nelle ZTL.
- 23 città (26%), con divieto di accesso alle ZTL.
- L'accesso alle ZTL è consentito, nella maggioranza dei casi, a tutte le tipologie di motorizzazioni (Euro 0,1,2,3)
- Ad Arezzo, Biella, Latina, Macerata, Prato, Siena, Vercelli e Roma possono circolare solo Euro 2 e/o Euro 3.
- In 11 città l'accesso è consentito ai soli veicoli elettrici.
- Nella maggior parte dei casi l'accesso alle ZTL è gratuito, solo in 10 città è a pagamento (in 3 casi sono esclusi i residenti).

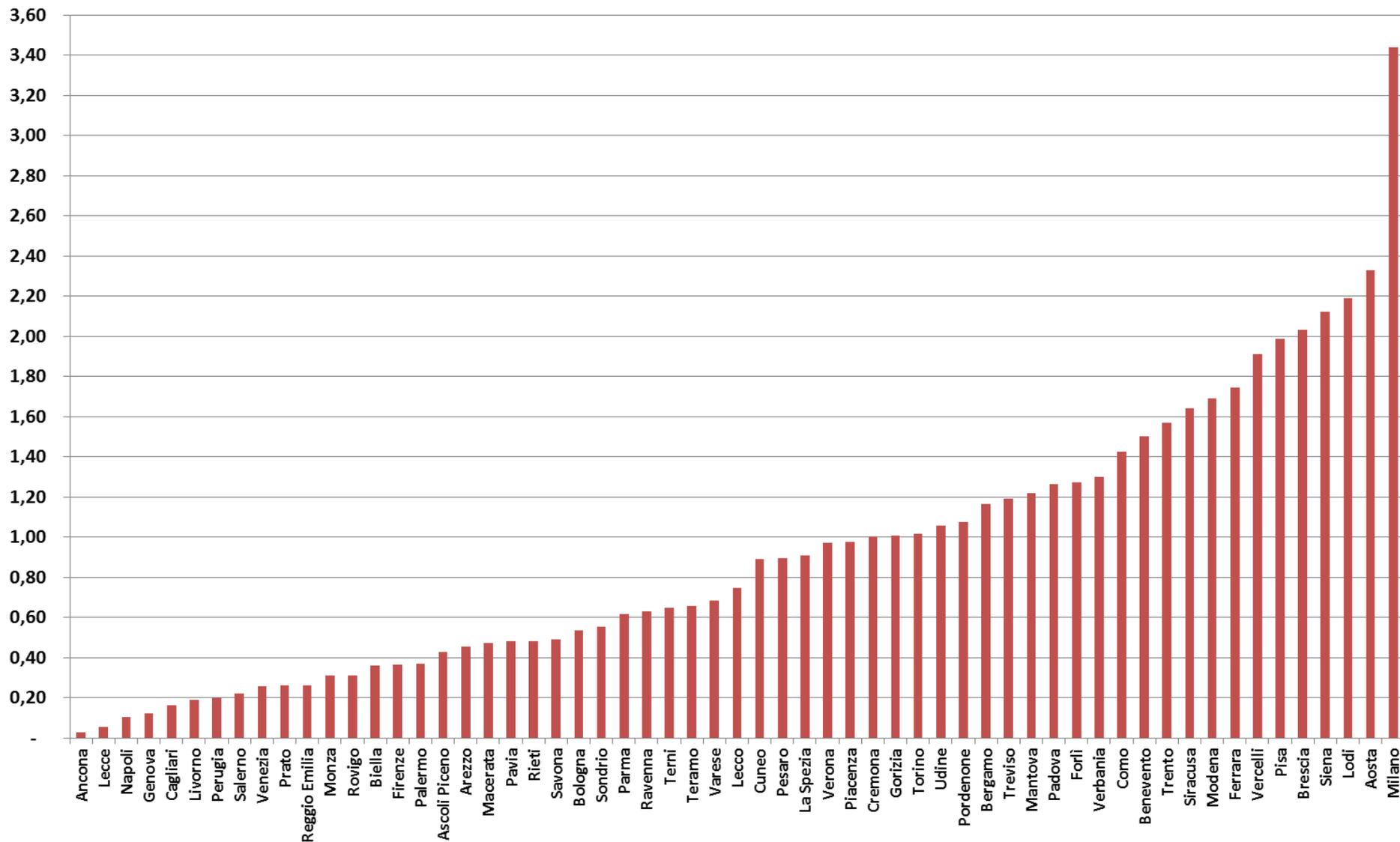
- L'accesso dei veicoli motorizzati a due ruote nelle corsie riservate ai mezzi pubblici rimane vietato nella gran parte delle città (88%).
- Accesso consentito a Imperia, L'Aquila, Lodi, L'Aquila e Parma (solo ciclomotori) e, per una parte delle corsie, a Bergamo, Bologna, Como, Genova, Milano e Venezia.
- L'accesso delle biciclette è permesso in tutte le corsie riservate di 20 città (23%) e, in modo parziale, in altri 16 comuni.
- Nel 40% dei comuni è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici.
- A Cuneo, Genova, Torino, Salerno, Vibo Valentia e Macerata (solo bici richiudibili) il trasporto delle biciclette può avvenire indistintamente su tutte le linee e non soltanto su alcune.

- Informazioni complete solo per il 58% (moto) e 53% (bici) dei rispondenti.
- Veicoli motorizzati: 33 città hanno una disponibilità inferiore al 5% dei parcheggi totali, 13 città tra il 5% e il 20%, mentre in 9 è superiore al 20%.
- Biciclette: 27 città dichiarano di non avere nessuno stallo disponibile o inferiore all'1% dei totali; Torino, Treviso, Padova, Ravenna, Lucca, Pisa e Parma >25%.
- Il 73% dei comuni ha allestito postazioni di interscambio bici in tutte (53%) o almeno una stazione ferroviaria, mentre il 27% ne è ancora sprovvisto.
- 7 città hanno parcheggi di interscambio nei pressi delle stazioni ferroviarie con più di 500 stalli di biciclette disponibili (raggiungono il migliaio a Bologna e Venezia).

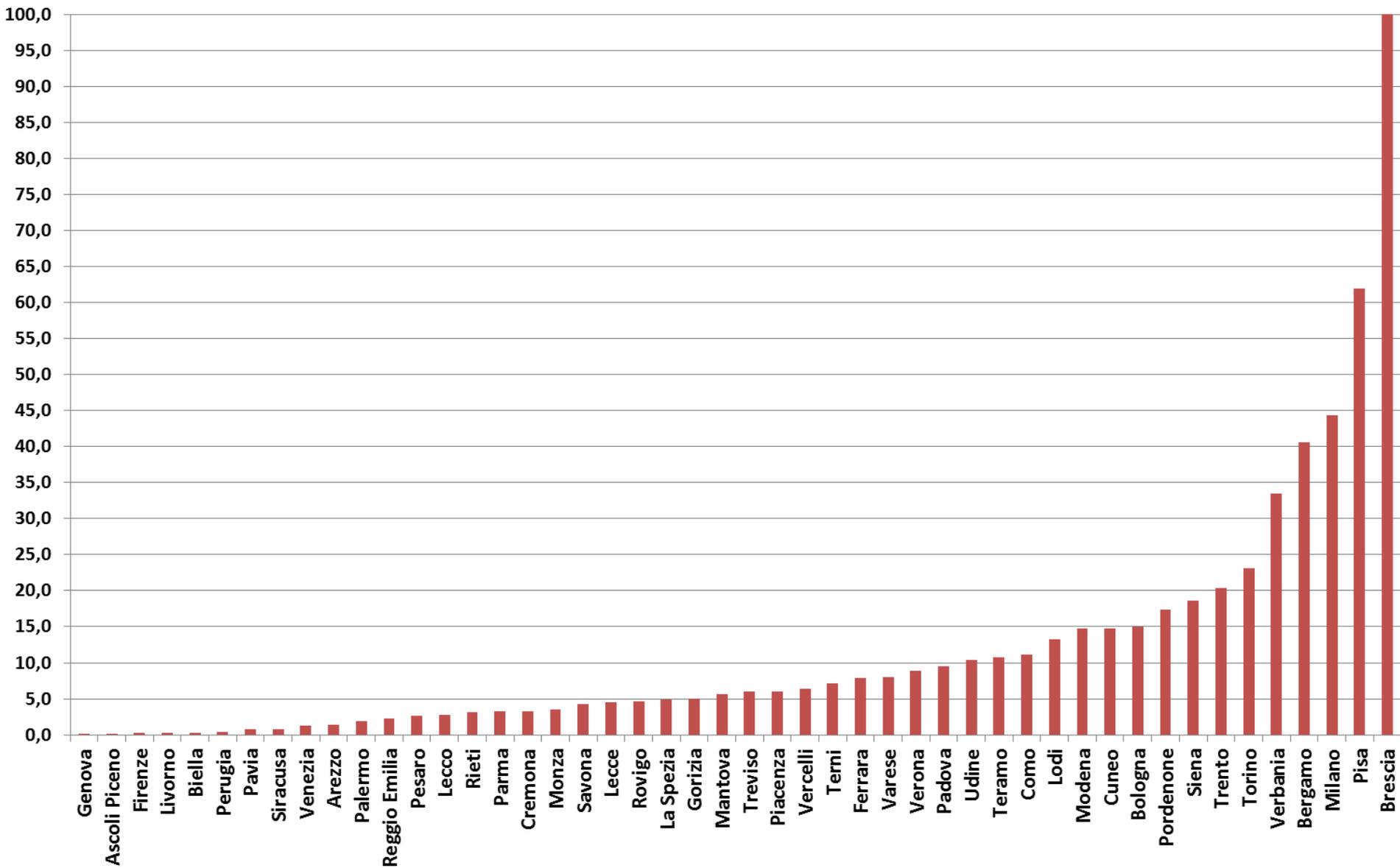


- 63 comuni sono dotati di un servizio di bike sharing (66%), mentre solo in 4 casi è disponibile lo sharing di moto/scooter.
- Nei 63 comuni sono complessivamente disponibili 10.972 biciclette, per 143.325 abbonati, in media circa 186 biciclette per comune, distribuite in 19 stazioni, con 2.867 abbonati.
- 400 biciclette e 20.000 abbonati a Brescia, 900 biciclette e 20.500 abbonati a Torino e 4.650 biciclette e 60.000 abbonati a Milano.
- Ci sono 9 città con più di 200 biciclette mentre in 21 comuni abbiamo meno di 50 bici.
- Milano, Brescia, Aosta, Pisa Siena e Lodi > 2 biciclette ogni 1.000 abitanti, mentre a Livorno, Cagliari, Genova, Napoli, Lecce, Ancona < 0,2.
- Brescia, Pisa, Milano, Bergamo e Verbania > 30 abbonati ogni 1.000 abitanti, mentre a Biella, Livorno, Firenze, Ascoli Piceno e Genova < 0,5.

Bike sharing: bici/1.000 abitanti



Bike sharing: abbonati/1.000 abitanti



- 71% dei comuni dichiara di avere inserito almeno una misura per il miglioramento della sicurezza delle biciclette nel PUM/PGTU; il 52% prevede più misure in quanto il tema è ritenuto prioritario.
- 74% non ha presentato iniziative finalizzate al miglioramento della sicurezza dei veicoli motorizzati a due ruote. Soltanto 5 città vedono quest'ultimo aspetto come una priorità (Grosseto, Livorno, Rieti, Roma e Vercelli).
- Poco più della metà dei comuni risponde alla domanda sui guard-rail dotati di protezioni a tutela dell'incolumità dei motociclisti: il 19% dichiara di averli installati e un altro 22% di volerli ampliare o utilizzare in futuro per la prima volta.
- Diffuso l'uso di vernici non sdruciolevoli in caso di pioggia per le realizzazioni di strisce pedonali e altri segnali sulla superficie stradale (85%).

- Nel triennio 2014-2016 la grande maggioranza delle città non ha previsto alcuna misura di incentivazione economica dedicata al ricambio del parco circolante dei veicoli motorizzati a due ruote (87), delle biciclette tradizionali (73) e di quelle a pedalata assistita (77).
- Asti, Bologna, Grosseto, Modena e Terni hanno previsto in modo sistematico misure di incentivazione almeno per due categorie su tre.
- Asti, Grosseto e Terni hanno incentivato le biciclette a pedalata assistita per almeno due anni su tre.
- Bologna, Catania, Treviso e Modena hanno incentivato le biciclette a pedalata assistita per tutti e tre gli anni.
- Bologna e Modena hanno dedicato risorse in tutti e tre gli anni per il ricambio del parco motorizzato a due ruote.
- 10 città hanno organizzato campagne informative e di incentivazione sia dell'uso della bici che della moto, 30 città hanno invece promosso solo le biciclette.

- L'esistenza di punti di ricarica accessibili ai motocicli elettrici a due ruote e alle bici a pedalata assistita non sempre è un'informazione a conoscenza delle pubbliche amministrazioni: 75 città rispondono in merito a motocicli e 47 in merito alle biciclette, mentre si dimezza il numero di coloro che forniscono informazioni sul numero esatto dei punti di ricarica.
- Circa il 60% dichiara di non avere alcun punto di ricarica sul proprio territorio, mentre tra chi ha risposto in modo affermativo vi è la prevalenza, quasi esclusiva, di punti di ricarica pubblici: 737 contro i 64 privati per i motocicli e 409 contro 30 per le biciclette a pedalata assistita.
- Firenze, Milano, Siena, Benevento > 50 punti di ricarica per motocicli.
- Bari e Trento > 50 punti di ricarica per biciclette a pedalata assistita.



😊	😐		😞	
Belluno	Alessandria	La Spezia	Rimini	Agrigento
Bergamo	Ancona	L'Aquila	Roma	Avellino
Bologna	Aosta	Latina	Rovigo	Cagliari
Bolzano	Arezzo	Lecce	Savona	Caltanissetta
Brescia	Ascoli Piceno	Lecco	Siracusa	Caserta
Ferrara	Asti	Livorno	Sondrio	Catanzaro
Firenze	Bari	Lucca	Terni	Chieti
Lodi	Benevento	Macerata	Torino	Enna
Mantova	Biella	Massa	Treviso	Matera
Milano	Catania	Monza	Trieste	Messina
Modena	Como	Novara	Udine	Napoli
Padova	Cosenza	Oristano	Varese	Nuoro
Parma	Cremona	Pavia	Verbania	Palermo
Pordenone	Crotone	Perugia	Verona	Potenza
Ravenna	Cuneo	Pesaro	Vibo Valentia	Ragusa
Reggio Emilia	Forlì	Pescara	Vicenza	Reggio Calabria
Siena	Genova	Piacenza		Salerno
Trento	Gorizia	Pisa		Sassari
Venezia	Grosseto	Prato		Teramo
Vercelli	Imperia	Rieti		Trapani

Città con politiche maggiormente incentivanti le due ruote: grandi comuni

Città'	ZTL (accesso libero mezzi meno inquinanti)	corsie TP moto (tutte o alcune)	corsie TP bici (tutte o alcune)	sharing moto	bici su mezzi pubblici	sicurezza bici priorità	sicurezza moto priorità	guard rail	incentivi moto	incentivi bici assistite	incentivi bici	campagne moto e bici	vernice
Bologna		x				x			x	x			
Firenze			x		x							x	x
Milano		x		x	x	x							x
Venezia		x	x		x	x							x

Città'	parcheggi bici stazioni	sharing bici mezzi/ab	sharing bici abb/ab	ricarica moto elettriche	ricarica bici pedalata assistita	infrastrutture ciclabilità (m eq/100ab)	moto/100 ab
Bologna	1271	0,5	15,0	0	0	14,5	14,2
Firenze	528	0,4	0,2	275	0	6,8	19,1
Milano	0	3,4	44,4	97	0	4,0	12,1
Venezia	995	0,3	1,3	2	2	13,6	6,7

Città'	ZTL (accesso libero mezzi meno)	corsie TP moto (tutte o alcune)	corsie TP bici (tutte o alcune)	sharing moto	bici su mezzi pubblici	sicurezza bici priorità	sicurezza moto priorità	guard rail	incentivi moto	incentivi bici assistite	incentivi bici	campagne moto e bici	vernice
Bergamo		x	x		x	x							
Bolzano					x	x		x					x
Brescia			x	x	x	x							x
Ferrara	x		x		x	x							x
Modena			x		x	x		x	x	x		x	x
Padova			x			x							x
Parma		x	x		x	x							x
Ravenna			x		x	x							x
Reggio Emilia			x			x		x					x
Trento			x		x	x		x				x	x

Città'	parcheggi bici stazioni	sharing bici mezzi/ab	sharing bici abb/ab	ricarica moto elettriche	ricarica bici pedalata assistita	infrastrutture ciclabilità (m eq/100ab)	moto/100 ab
Bergamo	222	1,2	40,6	0	0,0	10,6	14,5
Bolzano	650	nd	nd	0	3,0	16,7	12,5
Brescia	500	2,0	102,0	36	2,0	16,9	8,7
Ferrara	0	1,7	7,9	0	2,0	20,1	10,2
Modena	0	1,7	14,7	11	0,0	17,1	9,2
Padova	830	1,3	9,5	0	18,7	18,7	13,0
Parma	250	0,6	3,2	0	0,0	11,8	11,9
Ravenna	380	0,6	nd	0	0,0	25,6	13,6
Reggio Emilia	0	0,3	2,2	24	0,0	41,0	10,6
Trento	174	1,6	20,4	0	269,0	5,8	10,6

Citta'	ZTL (accesso libero mezzi meno)	corsie TP moto (tutte o alcune)	corsie TP bici (tutte o alcune)	sharing moto	bici su mezzi pubblici	sicurezza bici priorità	sicurezza moto priorità	guard rail	incentivi moto	incentivi bici assistite	incentivi bici	campagne moto e bici	vernice
Belluno	0	0	x	0	x	0	0	0	0	0	0	0	x
Lodi	x	x	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x
Mantova	x	0	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x
Pordenone	0	0	0	0	x	x	0	0	0	0	0	0	x
Siena	x	0	0	0	0	x	0	x	0	0	0	0	x
Vercelli	x	0	0	0	x	x	x	x	0	0	0	x	x

Citta'	parcheggi bici stazioni	sharing bici mezzi/ab	sharing bici abb/ab	ricarica moto elettriche	ricarica bici pedalata assistita	infrastrutture ciclabilità (m eq/100ab)	moto/100 ab
Belluno	12	nd	nd	0	0	9,4	8,4
Lodi	79	2,2	13,3	0	0	27,5	8,4
Mantova	50	1,2	5,7	0	0	29,1	12,6
Pordenone	270	1,1	17,4	0	0	14,2	8,1
Siena	10	2,1	18,6	66	33	3,2	22,2
Vercelli	300	1,9	6,4	1	0	17,2	9,5

- L'accesso dei veicoli motorizzati a due ruote nelle corsie riservate ai mezzi pubblici rimane vietato nella gran parte delle città, anche se mostra un lieve incremento: le città in cui l'accesso è vietato scendono dal 92% all'88%.
- In aumento la possibilità di accesso alle biciclette nella totalità delle corsie riservate (dal 20% al 23%), mentre rimane stabile intorno al 60% il divieto di accesso.
- In aumento, dal 31% al 40%, il numero di comuni in cui è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici.

- In crescita dal 69% al 73% il numero di comuni che hanno allestito postazioni di interscambio bici in tutte o almeno una stazione ferroviaria.
- La disponibilità media di parcheggi per moto rispetto al totale dei parcheggi esistenti sale dall'8% all'11%, mentre per le biciclette dal 9% al 12%.
- I comuni dotati di un servizio di bike sharing salgono dal 61% al 66%, mentre rimangono 4 quelli in cui è disponibile lo sharing di moto/scooter.
- Diminuisce, invece, il numero medio di biciclette disponibili (da 224 a 186) e di abbonati (da 3.555 a 2.867).

- Scende dal 75% al 71% il numero di comuni che dichiara di avere inserito almeno una misura per il miglioramento della sicurezza delle biciclette nel PUM/PGTU, mentre rimane sostanzialmente stabile (dal 75% al 74%) il numero di quelli che non hanno presentato iniziative finalizzate al miglioramento della sicurezza dei veicoli motorizzati a due ruote.
- In aumento l'installazione di guard-rail dotati di protezioni a tutela dell'incolumità dei motociclisti: passano dal 17% al 19% i comuni che dichiarano di averli installati e dal 18% a 22% quelli che dichiarano volerli ampliare o utilizzare in futuro per la prima volta.
- L'uso di vernici non sdrucchiolevoli in caso di pioggia per le realizzazioni di strisce pedonali e altri segnali sulla superficie stradale rimane stabile (si passa dall'84% all'85% dei comuni)

- La grande maggioranza delle città non ha previsto alcuna misura di incentivazione economica dedicata al ricambio del parco circolante: rimangono 3 le città con incentivi per i veicoli motorizzati a due ruote, mentre salgono da 7 a 11 quelli relativi alle biciclette a pedalata assistita e da 2 a 5 quelli per le biciclette tradizionali.
- Salgono da 9 a 10 le città che hanno organizzato campagne informative e di incentivazione sia dell'uso della bici che della moto; passano da 24 a 30, quelle che hanno, invece, promosso solo le biciclette.
- Aumenta dal 42% al 44% la percentuale di città dove sono disponibili punti di ricarica elettrici.