

# Biciclette, Reggio Emilia leader Più piste e incentivi per le ebike

## RAPPORTO ANCMA

A Milano bonus fino a 2mila euro; Bologna studia la carta della convivenza

In Finanziaria 400 milioni a disposizione dei centri con meno di 20mila abitanti

### Pierangelo Soldavini

A Genova da un paio d'anni l'acquisto di veicoli elettrici a due ruote viene sostenuto con mille euro, mentre Milano, nell'ambito del bando per la nuova Area B, si prepara a offrire un bonus del 50% del valore fino a 2mila euro per la rottamazione dei mezzi vecchi e l'acquisto non solo di auto, ma anche di moto e biciclette elettriche (anche se per il momento con un massimale di 20mila euro di reddito Isee). In più i comuni più piccoli, fino

a 20mila abitanti, hanno tempo fino al 15 maggio per presentare progetti di mobilità sostenibile da finanziare nell'ambito dei 400 milioni di euro stanziati dalla Finanziaria. Pur tra luci e ombre, le due ruote conquistano posizioni nell'agenda politica delle amministrazioni locali assumendo un ruolo di primo piano nei piani di mobilità integrata, non solo nelle grandi città ma anche nei centri più piccoli. Anzi spesso è la provincia a osare di più. Reggio Emilia ha da tempo puntato sulla bicicletta per decongestionare il centro abitato ed è in testa per infrastrutture per la ciclabilità con oltre 40 metri equivalenti di piste ciclabili per abitante, ma Mantova e Cremona arrivano a 32 metri. E, lasciando da parte Milano, anche Bergamo, Cremona e Brescia concorrono per bici e utenti dei servizi di sharing.

«Le città sono causa ed effetto di una nuova domanda di mobilità, aprendo grandi opportunità per il futuro», ha affermato Andrea Dell'Or-

to, presidente di Confindustria Ancma, l'associazione dei produttori di mezzi a due ruote nell'ambito della presentazione del terzo rapporto Focus2R, promosso dalla stessa Anc-

ma e da Legambiente ed elaborato da Ambiente Italia. L'attenzione delle amministrazioni locali si concretizza nei dati snocciolati sul triennio 2015-2017: la disponibilità media di piste ciclabili e zone a velocità limitata sale del 9% a 7,82 metri equivalenti; le città dove è consentito trasportare le bici sui mezzi pubblici sono lievitate del 31%; i Comuni con bike sharing sono cresciuti del 6% e quelli con stazioni di interscambio con la ferrovia crescono dal 69 al 73%. Per contro diminuiscono (dal 75 al 65%) i Comuni che hanno inserito misure per il miglioramento della sicurezza a due ruote nel Piano di mobilità mentre la possibilità di accesso alle corsie riservate ai mezzi pubblici rimane stabile al 20%.

Esistono iniziative di eccellenza come quella di Bologna che sta studiando una "carta della convivenza"

che possa superare le insofferenze tra diversi mezzi, in particolare tra guidatori di auto e ciclisti. Ma senza dubbio la sicurezza, al pari della regolamentazione, rimane uno dei nodi cruciali per favorire lo sviluppo di una mobilità integrata più sostenibile. «È una mobilità che cresce, ma poco - denuncia Dell'Orto -: si tratta di una sfida che deve fare i conti con la complessità. Bisogna quindi fare un cambio di passo, anche con il contributo del Governo, per favorire lo sviluppo delle infrastrutture e di regole condivise». Intanto il mercato tiene: le due ruote a motore hanno segnato un aumento del 5,3% a 240mila delle immatricolazioni (trainate dalle moto con +12,7%), mentre le biciclette nel 2017 hanno segnato un leggero calo delle vendite a 1,54 milioni di pezzi. Ma le e-bike hanno messo a segno un balzo del 19% a 148mila unità. E le previsioni più ottimistiche indicano un mercato potenziale da tre milioni di bici elettriche per l'Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

