



***11 ° Censimento dei
ciclisti urbani - ottobre 2012***



L'edizione 2012 del censimento dei ciclisti milanesi

è stata promossa e realizzata da

FIAB CICLOBBY ONLUS

Gruppo di lavoro per il censimento 2012

Vanna Bartesaghi, Guia Biscàro, Marco Capecchi, Giordana Gagliardini, Valerio Montieri,
Rossana Sessa

Sito Web

Massimo Conter

Foto

Guia Biscàro

FIAB Ciclobby Onlus

Via Borsieri 4/e 20159 Milano

Tel e fax 0269311624

www.ciclobby.it

Un anno dopo l'altro

Dal lontano 2002, dieci anni e undici censimenti fa, continuiamo a contare i ciclisti in città.

Lo facciamo con due obiettivi principali:

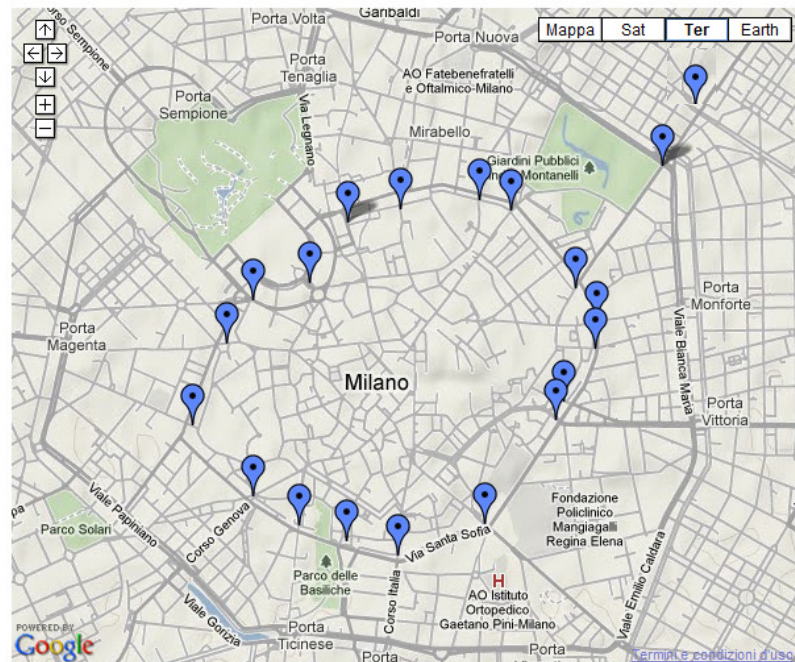
- rappresentare l'andamento della mobilità ciclistica urbana del quale non si hanno dati ufficiali e plausibili;
- individuare sempre di più gli aspetti peculiari del muoversi in bicicletta in città per poter mettere in luce criticità e punti di forza.

Per i pochi che ancora non sanno cosa sia il nostro censimento diciamo che in un giorno lavorativo di mezza stagione (preferibilmente maggio o settembre) ci mettiamo lungo le radiali che entrano nel centro di Milano e contiamo i passaggi dei ciclisti sia in entrata, verso il Duomo, che in uscita verso la periferia.

Anche quest'anno lo sforzo è stato grande: quasi novanta volontari per sedici postazioni lungo la circoscrizione hanno verificato il passaggio dei ciclisti lungo tutto l'arco della giornata.

Il **dato** dedotto da queste osservazioni è **parziale** e rappresenta solo una piccola porzione di chi si muove in bici a Milano, ma l'importanza del rilevamento sta nella sua periodicità. Avendo effettuato queste rilevazioni ogni anno, sempre con le stesse modalità, possiamo infatti avere un dato attendibile e confrontabile che ci consenta di **capire l'evoluzione** del fenomeno.

Inoltre, da quest'anno e per i prossimi quattro anni, grazie ad una Convenzione con Regione Lombardia, verranno effettuati i rilevamenti dei ciclisti urbani nei **dodici capoluoghi di provincia**. I rilevamenti verranno realizzati con modalità simili in modo da poter paragonare i dati raccolti.



Per quanto riguarda Milano, all'interno del nostro censimento, sono state individuate quattro postazioni a nostro avviso piu' significative (Venezia, Correnti, Romana e Beltrami), i cui dati confluiranno nella raccolta regionale.

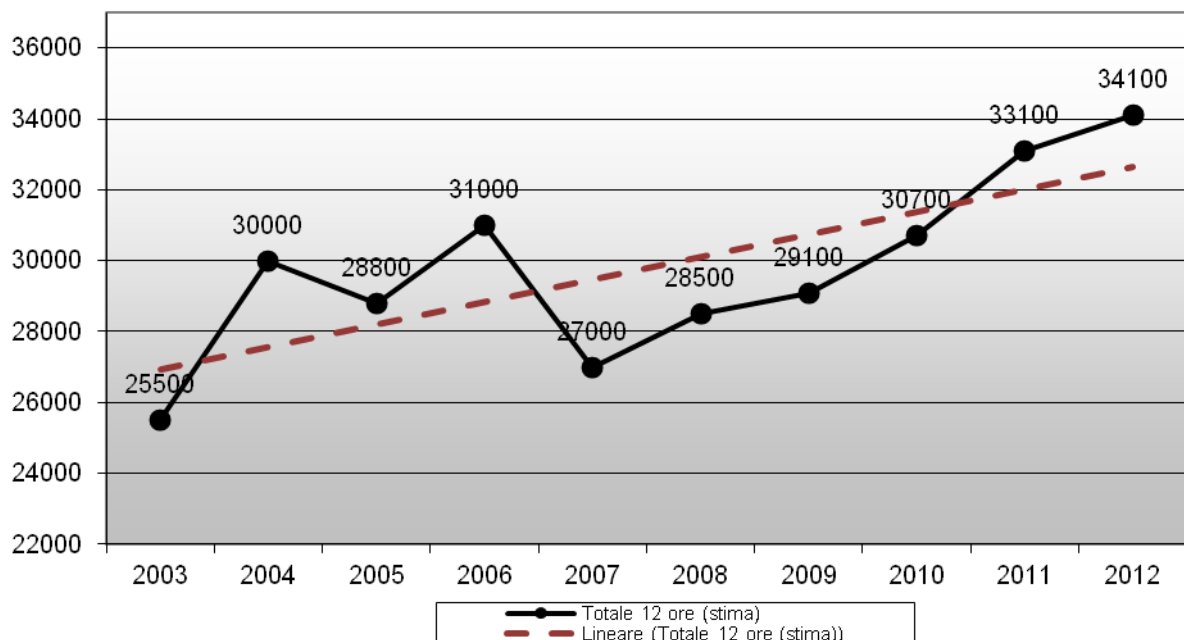
Questa iniziativa consentirà di raffrontare il dato locale con quelli regionali fornendo indicazioni significative per le politiche di scala sovracomunale.

Dati generali

La tendenza, registrata in questi ultimi anni, si conferma quest'anno pur non mantenendo la percentuale di sviluppo dell'anno passato.

Il dato complessivo porta il totale dei passaggi registrati in una giornata a 34.100: ancora **il miglior risultato** da quando sono iniziate le nostre rilevazioni.

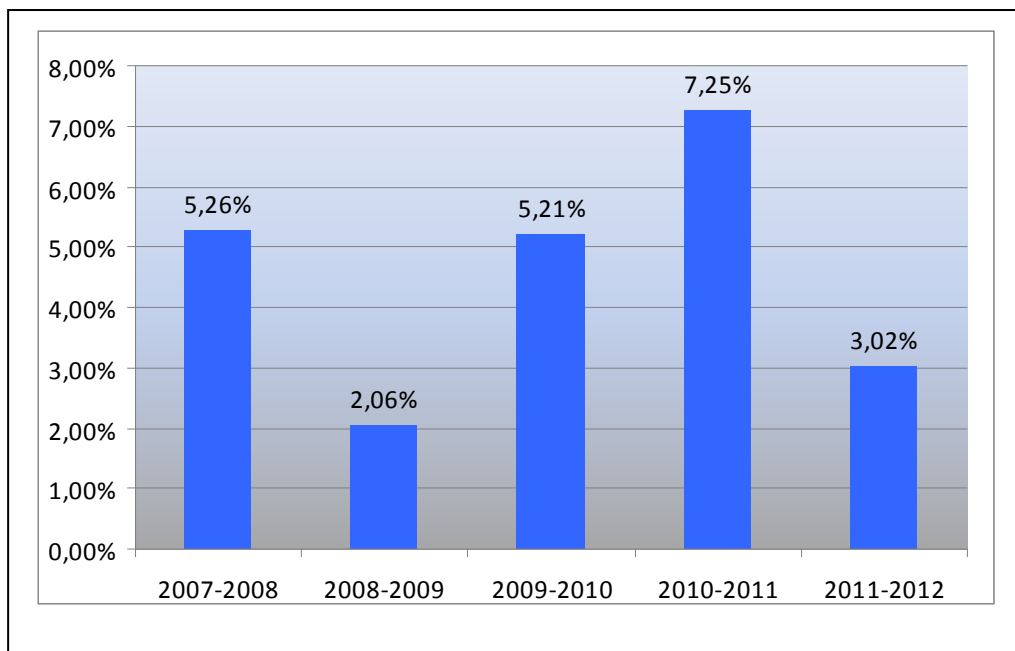
Ormai succede dal 2007 e questo dato conferma una **tendenza al rialzo** consolidata. In particolare i dati di questi ultimi due anni si distaccano, in positivo, rispetto alla linea di sviluppo (indicata in tratteggiata nel grafico) che faceva prevedere risultato meno lusinghieri.



A partire dal 2008, si sono registrati incrementi del numero dei ciclisti che vanno da un + 2,06 % (dal 2008 al 2009) fino al + 5,21 % (dal 2009 al 2010) e al + 7,25 % (dal 2010 al 2011).

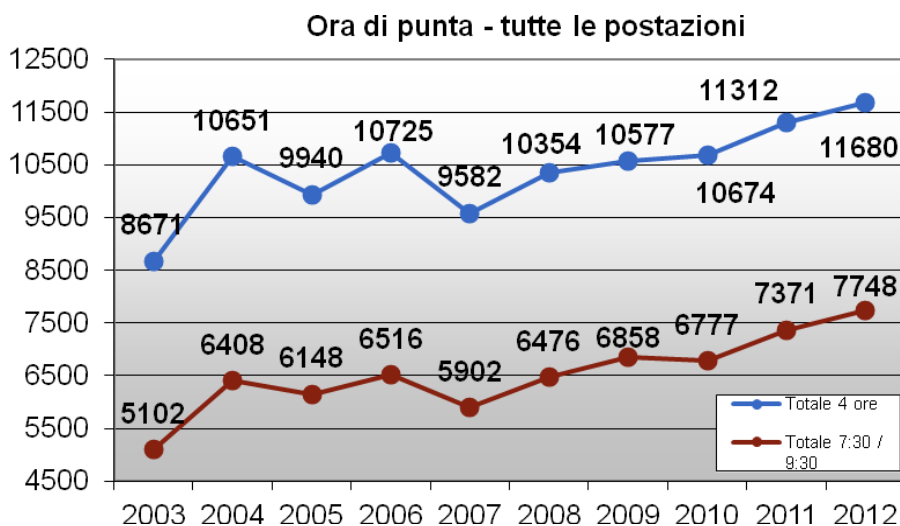
L'aumento fra quest'anno e l'anno scorso si attesta al +3,02%.

Pur confermando quindi un aumento, il dato cresce in maniera meno vistosa.

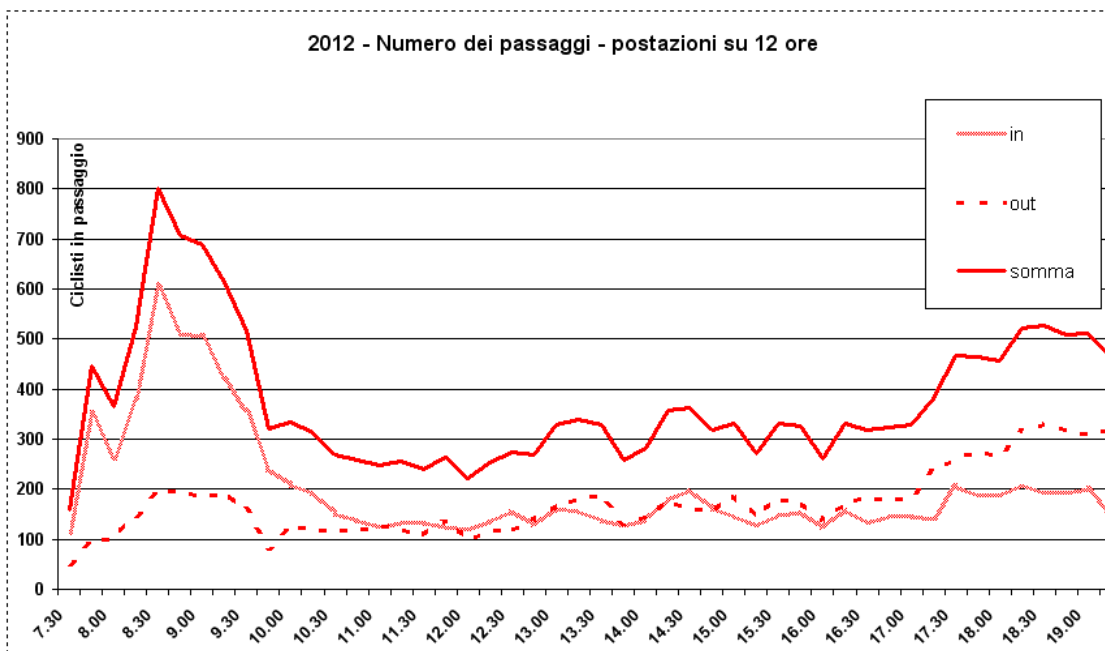


Una ragione di questo fenomeno potrebbe essere individuata nelle particolari condizioni atmosferiche di quest'anno. Infatti, per la **prima volta**, si è dovuto realizzare il **censimento in ottobre** e non, come al solito, a metà settembre, a causa di condizioni meteo non buone per tutta la seconda metà del mese. Inoltre il censimento è stato effettuato dopo una serie di giornate di pioggia. Questo potrebbe aver scoraggiato l'uso della bicicletta.

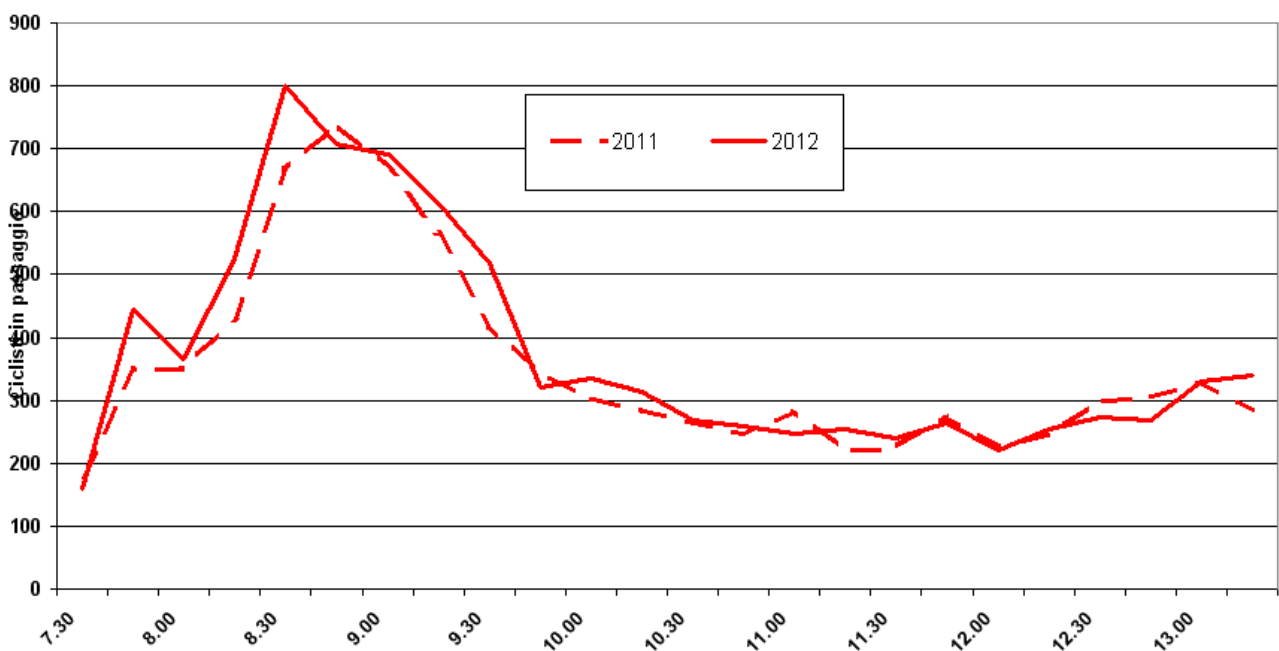
D'altra parte i dati comparati relativi alle ore della mattina ed in particolare all'ora di punta (7,30-9,30) registrano incrementi del 3,3 % e del 5,5 % e quindi migliori del dato generale.



Anche la curva che rappresenta l'andamento orario dei passaggi rileva una sempre maggiore concentrazione dei passaggi nelle fasce orarie "di punta", più accentuata la mattina e più diluita durante il pomeriggio.

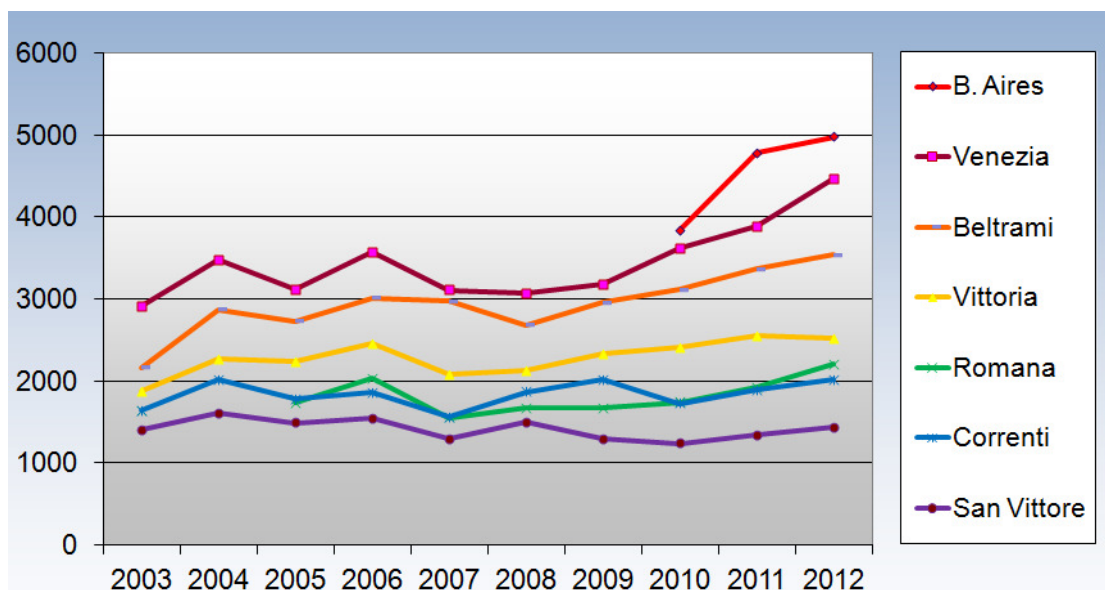


Ciò significa che i **flussi** di ciclisti **si stanno** sempre più **concentrando** maggiormente nelle ore di punta (8,30-9,30 e 18,00-19,30) e quindi si accentua un uso della bici prettamente legato agli spostamenti casa-lavoro.

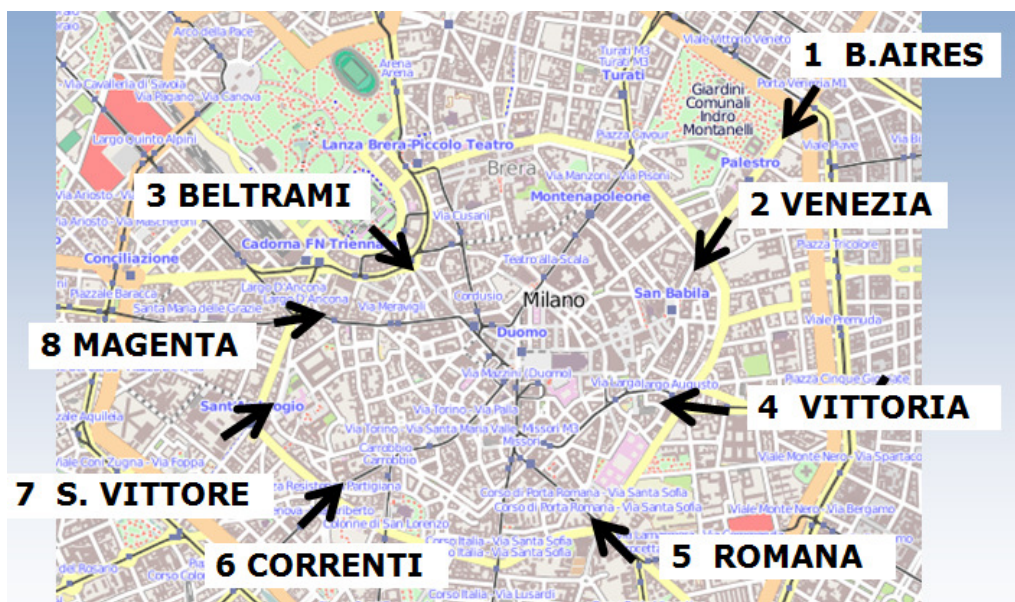


Le postazioni

All'interno delle postazioni analizzate nelle 12 ore (7,30-19,30), andando a vedere la situazione delle **postazioni più frequentate**, troviamo, quest'anno, quella di Porta Venezia e Corso Buenos Aires insieme a Beltrami e poi Vittoria, Romana, Correnti e San Vittore.

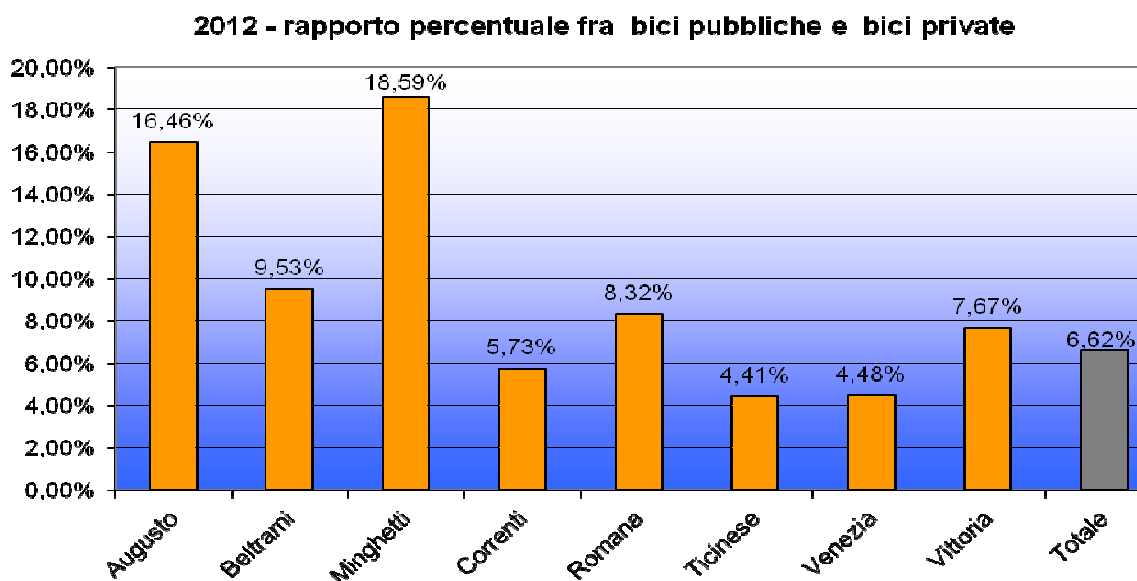


Individuandole sulla mappa è possibile formare uno schema delle direttrici più interessanti da un punto di vista ciclistico. Nella immagine in basso, infatti seguendo le numerazioni è possibile seguire la "classifica" delle postazioni più gettonate, da quella di Buenos Aires a quella di Magenta.

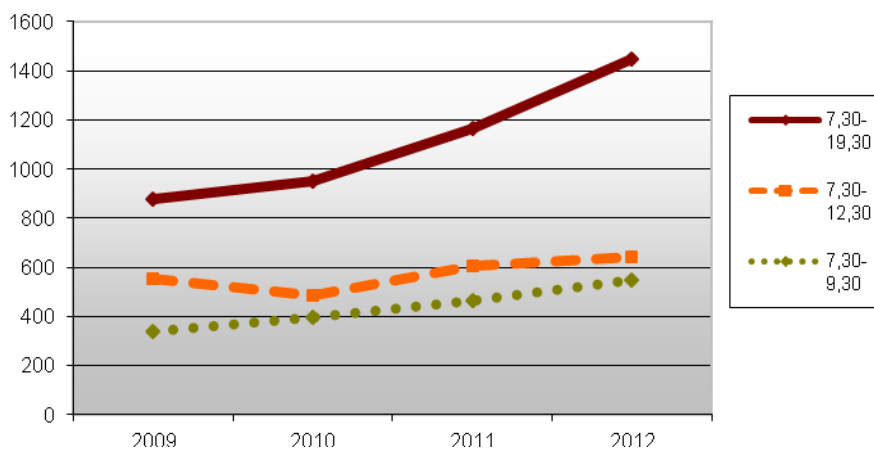


Il Bike Sharing

Il servizio **mantiene le percentuali** dell'anno scorso : più del 6 % delle bici rilevate in centro appartengono al servizio pubblico con un picco in corrispondenza della stazione di Cadorna.



Anilizzando il dato in successione storica, viene confermata la tendenza ad un costante aumento dall'inizio del servizio.



Buenos Aires

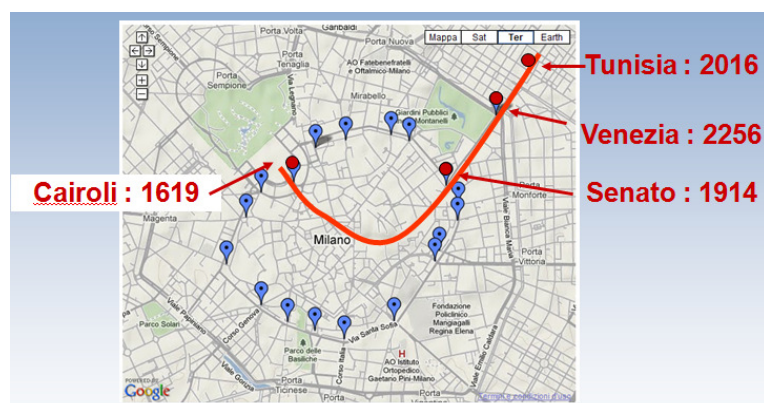
I dati di questa postazione, introdotta all'altezza dei bastioni di Porta Venezia due anni fa, si confermano significativi: i passaggi quotidiani lungo il corso sono **4.977**, quasi il 10% in più dei ciclisti registrati poco più avanti in corso Venezia, all'altezza di via Senato e circa il 4 % in più rispetto all'anno scorso. Si tratta ancora della postazione dove vengono registrati il **maggior numero** di passaggi in assoluto.

Per approfondire la situazione in quello che sembra essere un'asse privilegiato della ciclabilità abbiamo istituito quest'anno una nuova postazione sempre in Corso Buenos Aires, ma all'altezza di viale Tunisia.

Fra le 7,30 e le 12,30, lungo l'asse Buenos Aires-Venezia-Castello, il flusso dei ciclisti registra quindi 2016 passaggi all'altezza di Viale Tunisia, 2256 all'altezza dei Bastioni di Porta Venezia, 1914 all'altezza di via Senato e 1619 all'altezza di largo Cairoli.

In questo modo è possibile anche delineare anche alcune ipotesi di **distribuzione dei flussi** ciclistici su questo asse:

- fra viale Tunisia e i bastioni il dato aumenta per l'afflusso di ciclisti proveniente da via Spallanzani e dalla ciclabile di via Morgagni;
- fra i bastioni e Corso Venezia - via Senato il dato è in diminuzione verosimilmente a causa dei ciclisti che deviano attraversando i giardini pubblici o immettendosi sulla circonvallazione interna dei navigli;
- fra corso Venezia e il Castello il dato diminuisce ancora perché molti dei ciclisti sono arrivati a destinazione ed inizia il flusso contrario di quelli che si dirigono verso il centro.



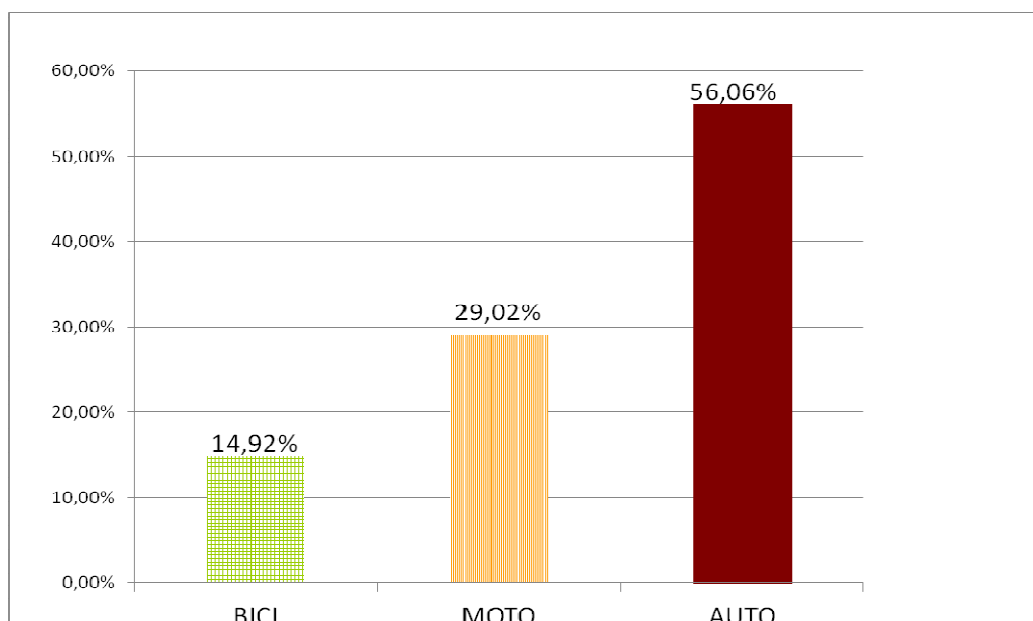
Modal Split

La postazione di Tunisia è stata strutturata con tre rilevatori per ogni turno in modo da poter misurare, oltre ai passaggi delle bici, anche i passaggi di auto-camion e moto.

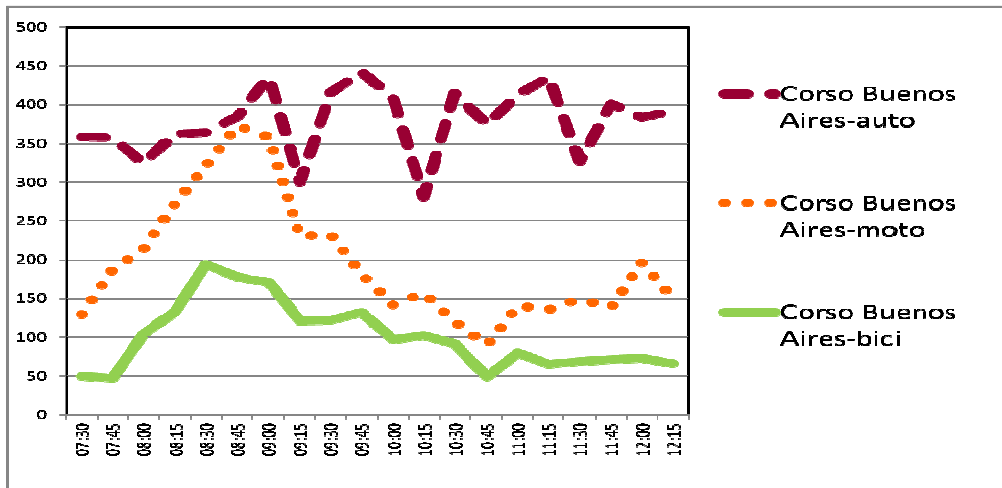
In questo modo è possibile verificare il rapporto fra i passaggi delle biciclette e gli altri mezzi, la cosiddetta frazione modale o **modal split**. Questo dato è un parametro molto significativo per valutare l'incidenza degli spostamenti in bicicletta sul totale degli spostamenti effettuati.

Il dato rilevato, del 14,92 % è sicuramente **sorprendente** ed è in linea con una medesima rilevazione effettuata a maggio, insieme a Legambiente, in occasione della seconda edizione del *Giretto d'Italia*. In quel caso la percentuale si attestava al 11,5 %.

Il dato di per sé è molto incoraggiante anche se, ovviamente, non rappresenta una percentuale relativa alla totalità degli spostamenti, ma solo rispetto agli spostamenti che avvengono lungo quella determinata direttrice.

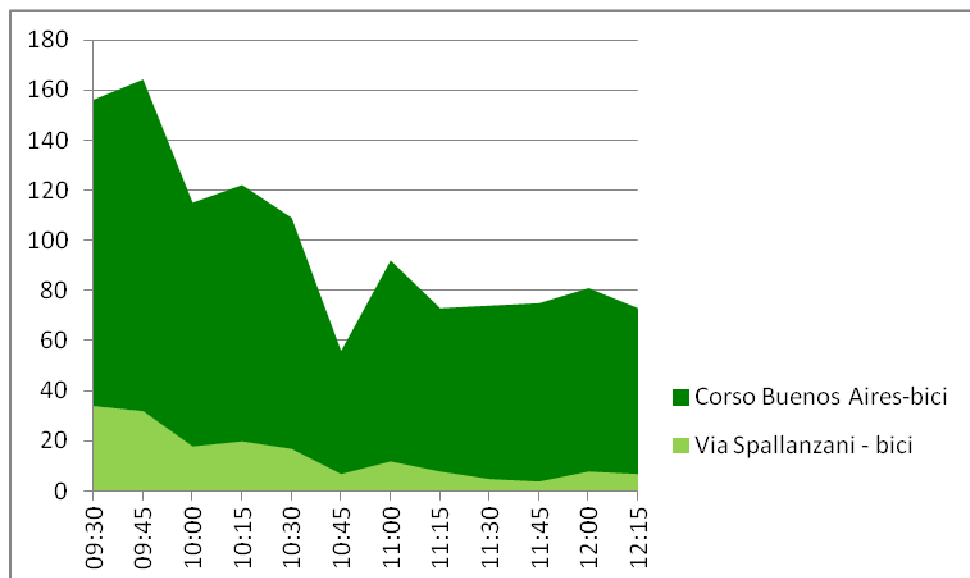


Valutando poi la distribuzione oraria dei passaggi, si può notare come gli spostamenti in auto non risentano particolarmente dell'influenza dell'ora di punta, mentre quelli in bici e moto tendano ad equivalersi durante le ore centrali della mattinata.



La strada più dritta

Un'altra rilevazione fatta in questa postazione riguarda la ripartizione fra il numero di ciclisti che percorrono la direttrice lungo corso Buenos Aires e quelli che invece si spostano sull'asse di via Morgagni, via Cadamosto e via Spallanzani. Quest'ultimo percorso, anche se meno diretto, presenta una alternativa costituita da un tratto di pista ciclabile, un'area pedonale e un tratto di strada a basso traffico automobilistico. Sul totale della rilevazione (fra le 9,30 e le 12,30) il 17 % dei passaggi riguardano la direttrice alternativa mentre più dell'80 % scelgono corso Buenos Aires.



La larga percentuale modale rispetto agli altri mezzi e quest'ultima considerazione, portano a confermare la tesi secondo cui, il ciclista urbano che si sposta per andare al lavoro, tende a muoversi lungo assi diretti e scorrevoli, privilegiando strade anche più trafficate ad itinerari magari più protetti o confortevoli.

Conclusioni

I dati di quest'anno confermano la tendenza all'aumento del numero di passaggi registrati, ormai consolidata dal 2007. Quest'anno il dato cresce del 3 % con un aumento del 26 % negli ultimi 5 anni e del 34 % rispetto al 2003, anno di inizio delle rilevazioni.

Sul piano delle distribuzioni orarie si accentua la concentrazione dei passaggi nelle ore di punta, segno evidente di un uso quotidiano destinato agli spostamento casa-lavoro.

I rilevamenti effettuati sulla direttrice di corso Buenos Aires segnalano una percentuale di circa il 14 % di biciclette sul totale dei veicoli circolanti, con una propensione alla scelta di itinerari più diretti anche se più trafficati.

Per questi motivi sarebbe opportuno valutare, per il futuro, una struttura di rilevamento dei dati che possa consentire di valutare la situazione anche al di fuori della cerchia dei navigli, ambito storico del censimento dei ciclisti, in modo da verificare l'andamento degli spostamenti in bici in città, per esempio su alcune direttrici, in modo da ricavare indicazioni ancora più utili e mirate per orientare le politiche di incentivazione dell'uso della bicicletta.

Il censimento è stato possibile grazie a :

Alfieri Ivana	Cortesi Giulia	Montieri Valerio
Allegri Aldo	De Mario Mauro	Negro Maria Cristina
Bacigalupo Claudio	De Marzo Alessandra	Pavan Anna
Barsocchi Paola	Facchi Elena	Pellegrinuzzi Flavio
Bartesaghi Vanna	Fava Leda	Peccioli Raffaele
Barusco Elena	Ferrari Luigi	Pescali Luciano
Bauer Bruno	Filippucci Laura	Piccardo Giovanna
Bellazzini Armino	Fullin Danilo	Pratesi Maurizio
Benedetti Umberto	Fuso Nerini Stefania	Pratolongo Gabriela
Bernardi Rosanna	Gabrielli Rosanna	Proto Dario
Berti Mariella	Genazzini Beppe	Ricci Roberto
Bianchi Gianni	Germontani Annamaria	Romano Elisabetta
Biscaro Guia	Ghezzi Valerio	Rotolo Anna
Brunero Pietro	Grassi Maurilio	Scafati Pietro
Bulgheroni Sabina	Lago Vitaliano	Schiannini Donata
Capecchi Marco	Lamperti Marta	Schiavi Bruno
Caretti Guglielmo	Lanfossi Tiziano	Schieppati Titta
Casiraghi Cesare	Lence Bibi	Sessa Maria Teresa
Castelbarco Francesca	Lochi Lucia	Sessa Rossana
Ceccherini Giuliana	Luchetti Alberto	Tolentino Samuel
Cicala Lanfranco	Luchetti Domenico	Torti Franco
Cirillo Roberto	Malaguti Silvia	Verderi Elena
Colombo Guido	Malan Andrea	Vezzulli Bruna
Colombo Paola	Martelli Alessandro	Villa Carlo
Conio Fausto	Mischiatti Michela	Zani Elio
Conversano Stefania	Monici Walter	Zardo Flores

G

R

A

Z

I

E

!!!!