

13° Censimento dei ciclisti milanesi



L'edizione 2014 del censimento dei ciclisti milanesi
è stata promossa e realizzata da
FIAB MILANO CICLOBBY

Gruppo di lavoro per il censimento 2014

Vanna Bartesaghi, Guia Biscàro, Giordana Gagliardini, Silvia Malaguti, Valerio Montieri

Sito Web

Massimo Conter

Foto

Guia Biscàro, Valerio Montieri

FIAB Milano Ciclobby

Via Borsieri 4/e 20159 Milano

Tel e fax 0269311624

www.ciclobby.it

Un anno dopo l'altro, con qualche novità

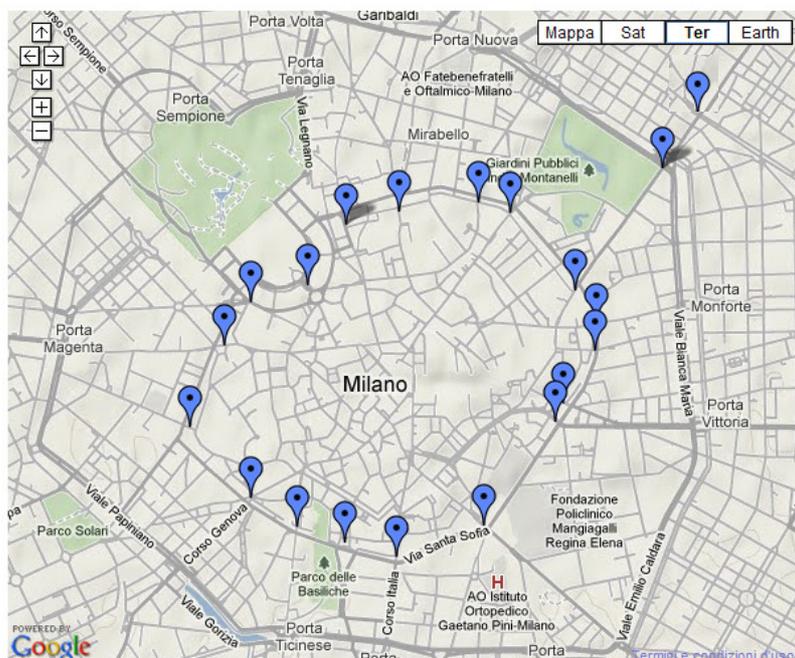
Dal lontano 2002, continuiamo a contare i ciclisti in città.

Lo facciamo con due obiettivi principali:

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

Il nostro censimento è organizzato così: in un giorno lavorativo di mezza stagione (preferibilmente in settembre, durante la "Settimana della Mobilità Sostenibile") ci mettiamo lungo le intersezioni fra la cerchia interna dei navigli e 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.

Le postazioni utilizzate sono più di venti e hanno un periodo di registrazione differenziato: sulle radiali principali il conteggio viene realizzato durante tutto l'arco della giornata, dalle 7,30 alle 19,30, mentre nelle strade "minori" solo durante la mattinata, dalle 7,30 alle 13,30.



Il **dato** dedotto da queste osservazioni è ovviamente **parziale** e rappresenta solo una piccola porzione di chi si muove in bici a Milano in quel giorno, ma

l'importanza del rilevamento si ritrova nella sua periodicità. Avendo effettuato queste rilevazioni ogni anno, sempre con le stesse modalità e, per quanto possibile, con le medesime condizioni climatiche, possiamo infatti avere un dato attendibile e confrontabile che ci consente di **capire l'evoluzione** del fenomeno.

Anche quest'anno lo sforzo è stato grande: quasi ottanta volontari coinvolti in turni di due-tre ore ciascuno.

Insieme

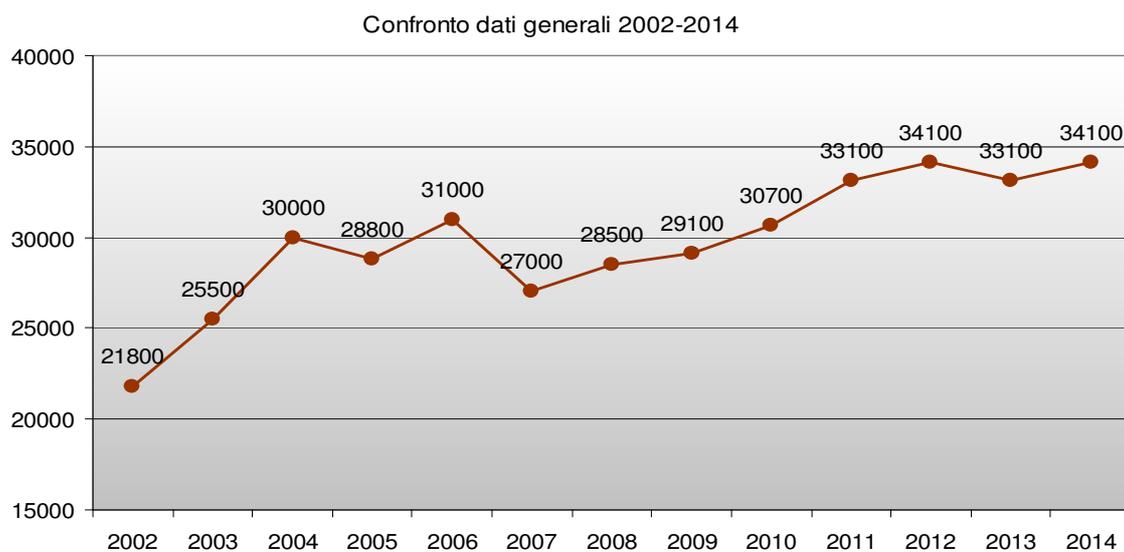
Ormai da tre anni, questo censimento è inserito nella campagna di monitoraggio effettuato da **Regione Lombardia** con il Coordinamento Regionale Fiab. Il rilevamento regionale interessa tutti i capoluoghi di provincia lombardi.

Inoltre, l'anno scorso, una collaborazione con il **Comune di Milano** e **Amat** – Agenzia mobilità Ambiente e Territorio ha permesso di scaricare i dati relativi alle biciclette in ingresso ed in uscita dai portali di area C.

Come vedremo, questa mole di dati in più ha consentito di dare un quadro più preciso delle situazione cittadina.

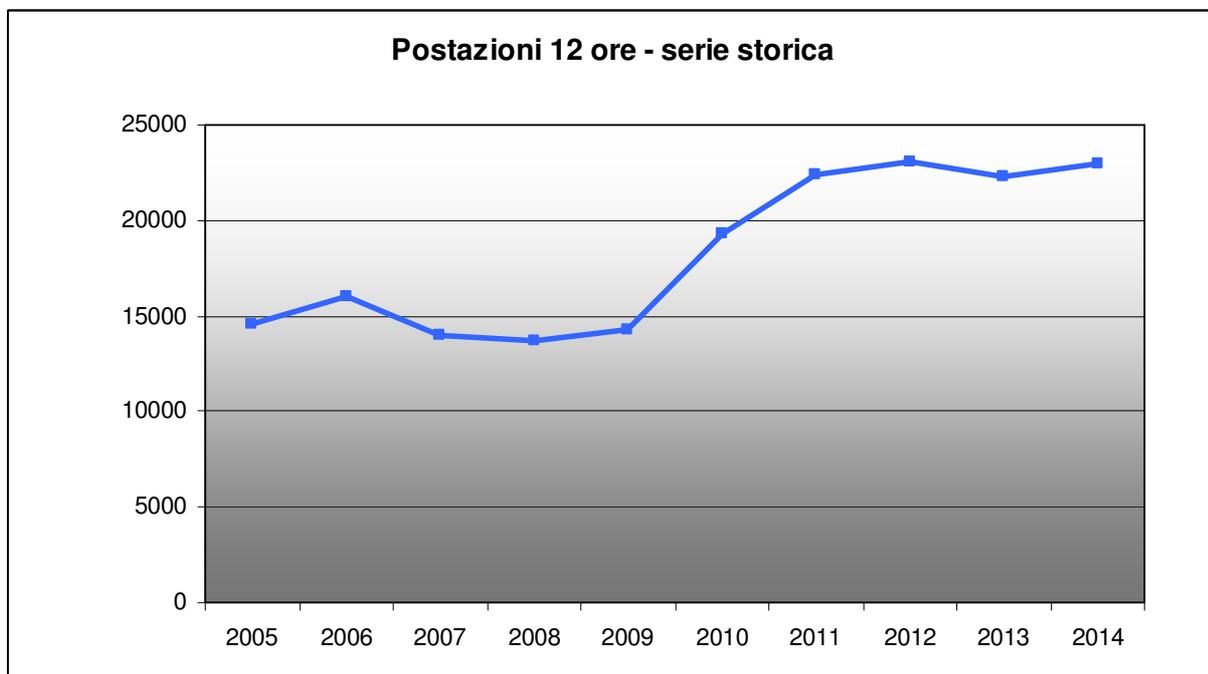
Dati generali

La tendenza degli ultimi tre anni registra, all'interno della cerchia dei navigli, un dato stabile di passaggi. Dopo una leggera flessione registrata nel 2013, il dato si è riportato sui valori del 2012, con un totale dei passaggi registrati in una giornata di 34.100: ancora **il miglior risultato** da quando sono iniziate le nostre rilevazioni.



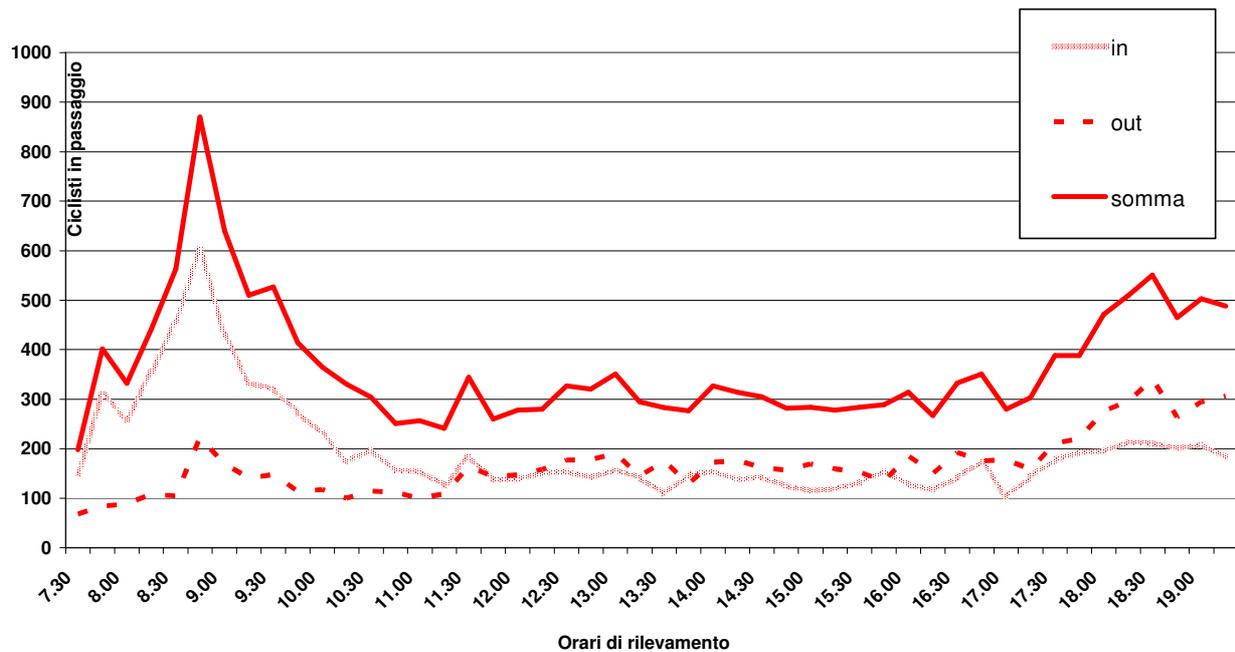
Dal 2007 ad oggi l'incremento dei passaggi è stato di quasi il 26% e, se lo valutiamo dall'inizio delle rilevazioni, l'incremento è pari al 56 %.

Anche prendendo in considerazioni le dorsali principali, quelle che vengono registrate per 12 ore consecutive, l'andamento rispecchia il dato generale.



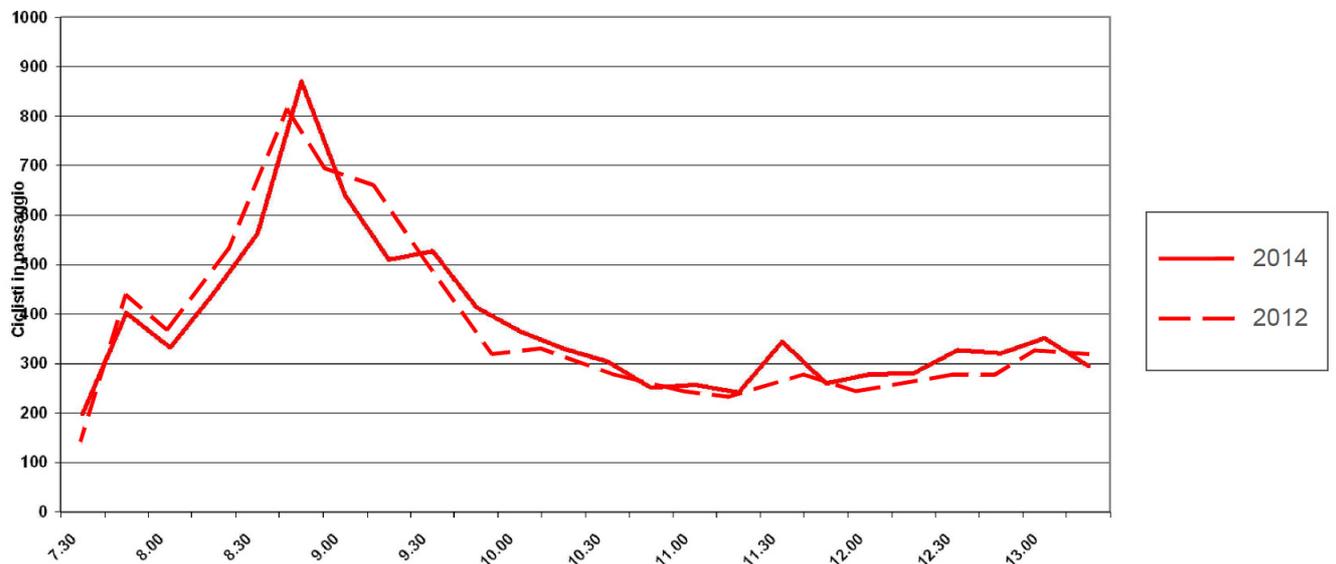
Inoltre la curva che rappresenta l'andamento orario dei passaggi rileva una concentrazione dei passaggi nelle fasce orarie "di punta", più accentuata la mattina e più diluita durante il pomeriggio.

2014 - Numero dei passaggi - postazioni su 12 ore



Oltre a confermare l'ovvio, cioè che si tratta prevalentemente di spostamenti casa-lavoro, si può notare come i **flussi** di ciclisti **si stiano** sempre più **concentrando** nelle ore di punta.

2014 - confronto andamento orario fra 2012 e 2014



Come si nota dal grafico della pagina precedente, in un arco di tempo molto ridotto, circa mezz'ora dalle **8,30 alle 9,30**, il **flusso dei ciclisti** risulta più che **raddoppiato**, rispetto al dato di inizio mattinata. Per ritornare ai valori iniziali invece impiega circa le due ore successive.

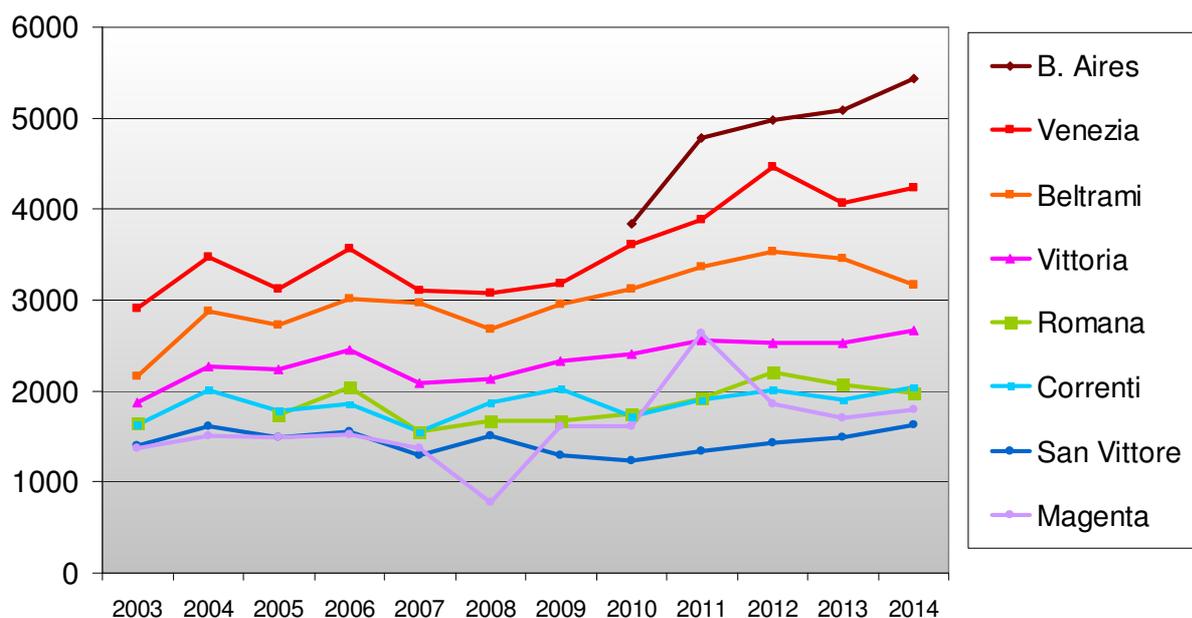
Un dato che fa capire come le strutture viarie vengano interessate da un carico di biciclette molto concentrato nel tempo e con numeri difficili da immaginare durante le altre ore della giornata. Così come avviene per auto e moto, anche il flusso dei ciclisti ha la necessità di muoversi in maniera fluida e efficace.

Le postazioni

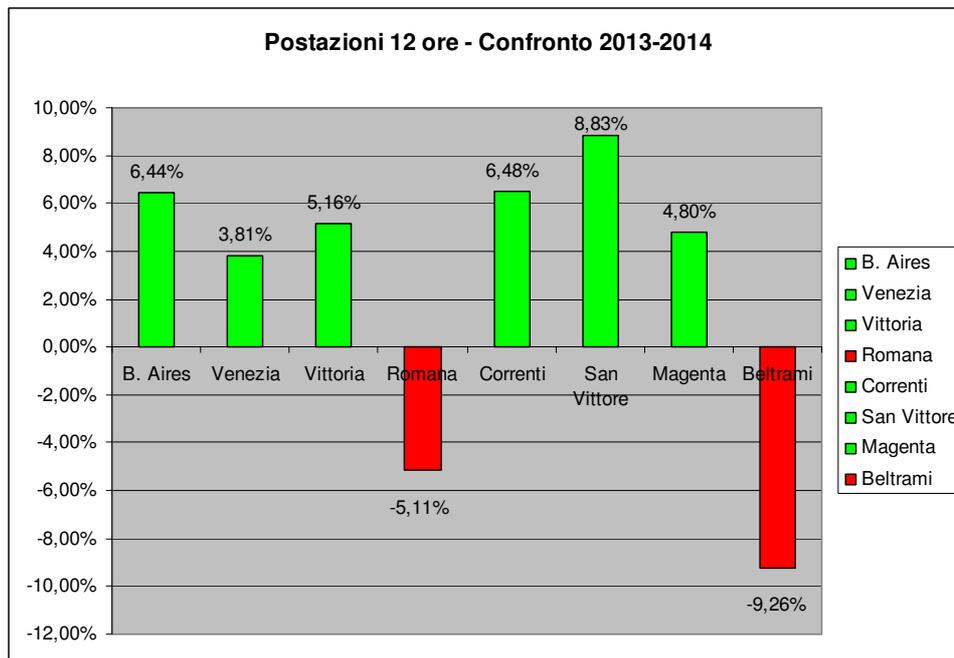
All'interno delle postazioni analizzate nelle 12 ore (7,30-19,30), andando a vedere la situazione delle **postazioni più frequentate**, troviamo, quest'anno, quella di Porta Venezia e Corso Buenos Aires insieme a Beltrami e poi Vittoria, Romana, Correnti, infine Magenta e San Vittore.

Mentre resta saldamente **al comando** della ciclabilità milanese l'**asse Corso Buenos Aires-Corso Venezia**, è da notare la flessione della postazione di Beltrami, penalizzata sicuramente dalla realizzazione dell'ExpoGate e

Postazioni 12 ore - 2003-2014



dall'utilizzo della parte centrale della strada per eventi e manifestazioni.

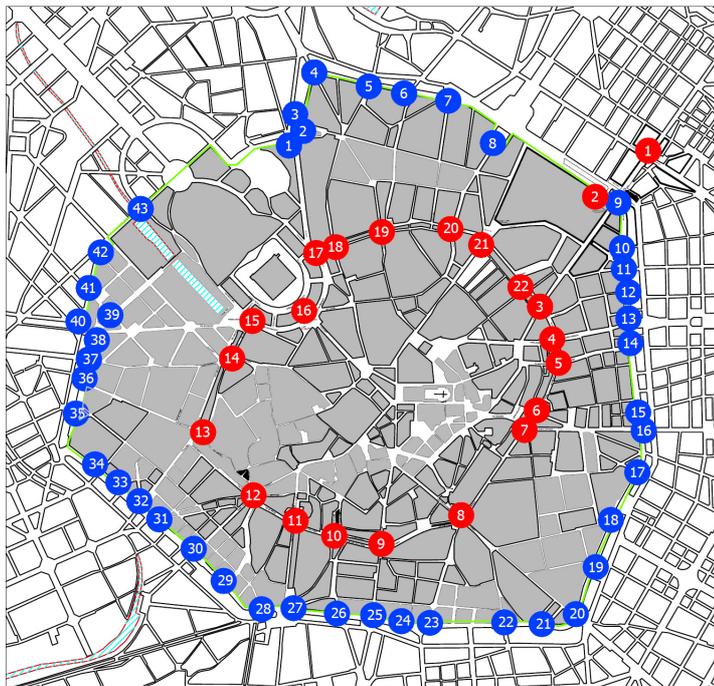


Il generalizzato aumento dei passaggi relativi alle dorsali principali, confrontato con un dato generale sostanzialmente statico, mette in luce quanto, oltre alla concentrazione attorno all'ora di punta, si stia assistendo ad una **"specializzazione" degli itinerari**.

In generale si può infatti dire che circa il 60 % dei passaggi avviene lungo le direttrici principali, che poi rappresentano gli itinerari più brevi e diretti dalla periferia al centro.

Area C e censimento

Come ricordato in introduzione, grazie ad una collaborazione con Comune di Milano e Amat è stato possibile incrociare i dati rilevati durante il nostro censimento con quelli registrati dalle telecamere di area C.



Censimento

1. B. Aires – Tunisia
2. B.Aires
3. Venezia
4. Monforte
5. Borgogna
6. Augusto
7. Vittoria
8. Romana
9. Italia
10. Wittengs Chiusa
11. Ticinese
12. Correnti
13. San Vittore
14. Magenta
15. Bonaparte Monghetti
16. Beltrami
17. Lanza
18. Mercato
19. Brera
20. Giardini
21. Manzoni

Area C

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1. Legnano | 22. Vicentina |
| 2. Porta Tenaglia | 23. Bianca di Savoia |
| 3. Moscova | 24. Melegnano |
| 4. Volta | 25. Italia |
| 5. Garibaldi | 26. Aurispa |
| 6. Milazzo | 27. Ticinese |
| 7. Castelfidardo | 28. Panzeri |
| 8. Turati | 29. Ronzoni |
| 9. Venezia | 30. Porta Genova |
| 10. Baretto | 31. Ausonio |
| 11. Vitali | 32. Sant'Agostino |
| 12. Rossini | 33. Servio Tullio |
| 13. Manforte | 34. Olivetani |
| 14. Mascagni | 35. Bandello |
| 15. Vittoria | 36. San Vittore |
| 16. Vittoria | 37. Magenta |
| 17. Besana | 38. Boscaccio |
| 18. Lamarmora | 39. XX Settembre |
| 19. Curtatone | 40. Bazzoni |
| 20. Romana | 41. Mascheroni |
| 21. Madre Cabrini | 42. Monti |
| | 43. Milton |

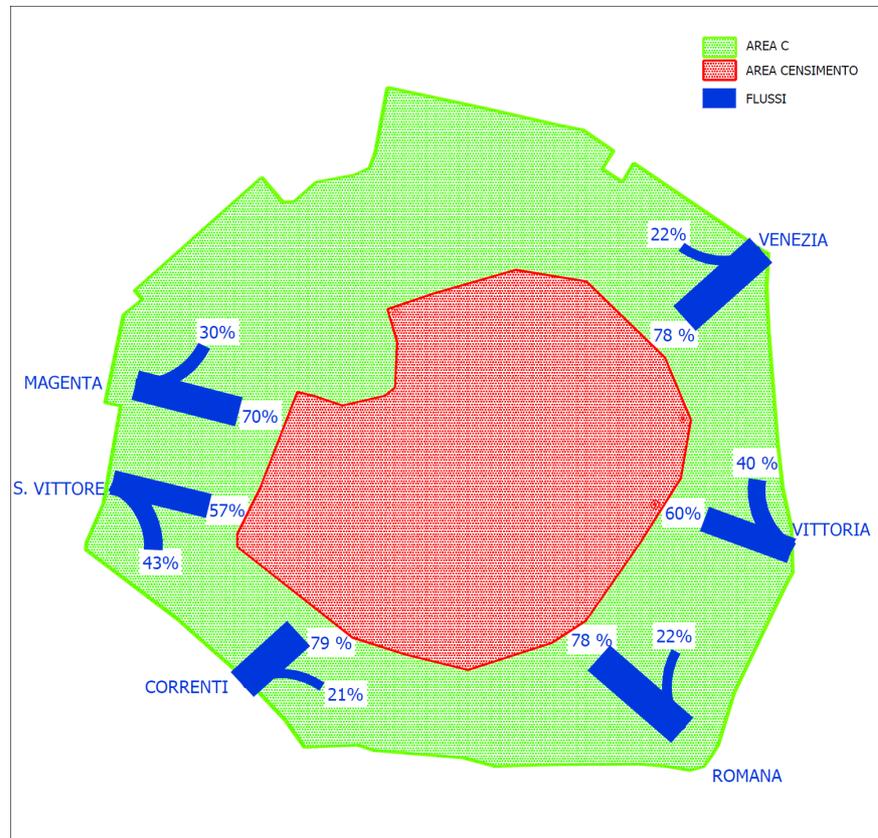
Prendendo ad esempio, la fascia oraria di punta mattutina dalle 7,30 alle 9,30, sono stati messi a confronto i 43 portali di area C con le 21 postazioni del nostro censimento.

Utilizzando dati presi in contemporanea è possibile ipotizzare, con una buona approssimazione, gli spostamenti dei ciclisti all'interno della cerchia dei Bastioni.

I risultati mettono in evidenza come una **quota parte** dei flussi di traffico che entrano in area C (area verde) poi **non** penetrino all'interno della cerchia dei navigli e quindi non arrivino ad essere **"intercettati"** dal nostro **censimento** (area rossa).

La percentuale di traffico ciclistico che percorre la sola zona verde (fra ingresso di area C e cerchia dei Navigli) è pari almeno al 20% lungo gli assi di

corso Venezia, Corso di Porta Romana, via Cesare Correnti, mentre si pone fra i 30 il 40 % e più, in corso di Porta Vittoria, in via San Vittore, in corso Magenta.



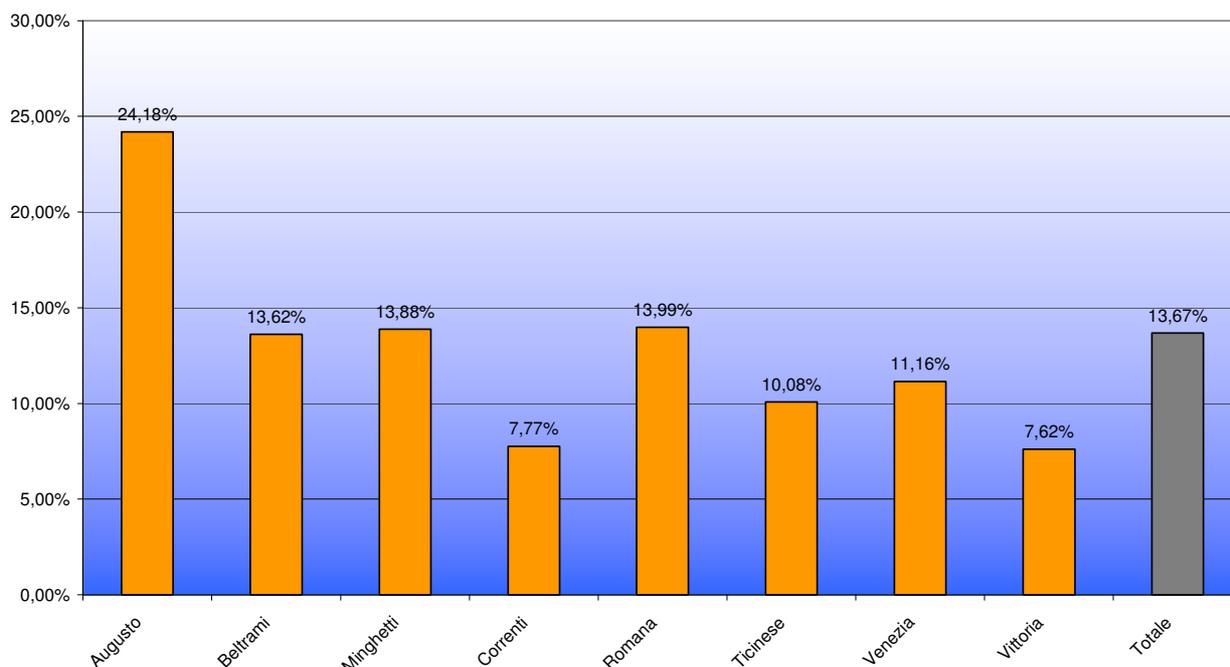
Questo dato fa capire che il **traffico ciclistico**, come quello automobilistico del resto, **non** è esclusivamente **monocentrico** ma riguarda tutta la città.

Discende da questo sicuramente la considerazione della estrema "parzialità" del dato rilevato dal censimento e dalla necessità di integrarlo con altre rilevazioni.

Il Bike Sharing

Il servizio conferma il successo degli scorsi anni e lo rafforza: più del 13 % delle bici rilevate in centro appartengono al servizio pubblico con un picco in corrispondenza della postazione di Augusto.

2014 - rapporto percentuale fra bici pubbliche e bici private



Nella zona rilevata da noi quindi **più di un milanese su 10** utilizza la **bici pubblica**

Modal Split

Per approfondire la situazione fra corso Buenos Aires e Corso Venezia in quello che sembra essere un asse privilegiato della ciclabilità, abbiamo istituito nell'ambito del Rilevamento Regionale, una nuova postazione sempre in Corso Buenos Aires, all'altezza di viale Tunisia.

Questa postazione è stata strutturata con tre rilevatori per ogni turno in modo da poter misurare, oltre ai passaggi delle bici, anche i passaggi delle automobili insieme a camion e furgoni e delle moto.

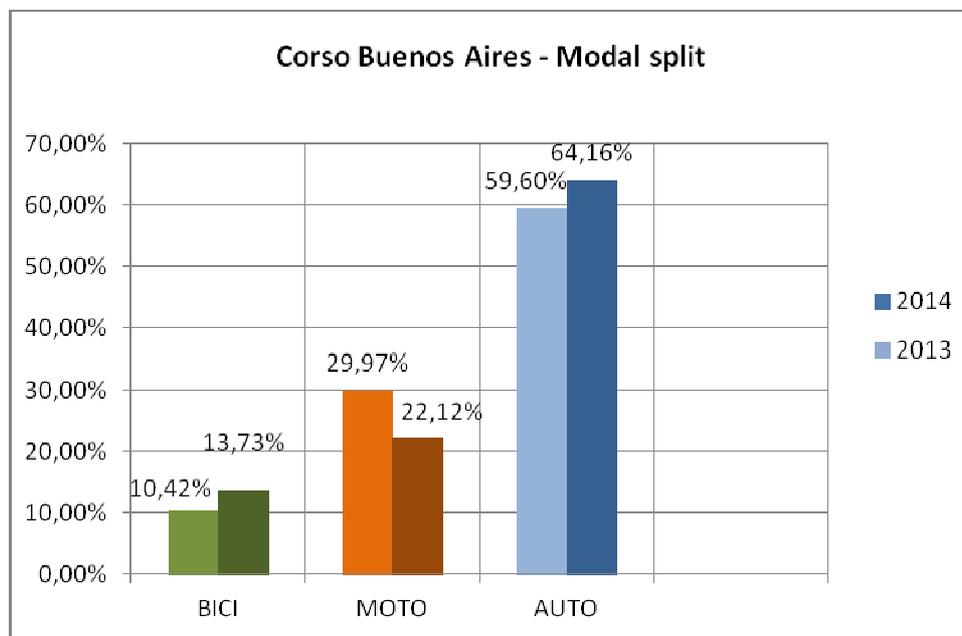
In questo modo è possibile verificare il rapporto fra i passaggi delle biciclette e gli altri mezzi, la cosiddetta frazione modale o **modal split**.

Questo dato è un parametro molto significativo per valutare l'incidenza degli spostamenti in bicicletta sul totale degli spostamenti effettuati.

Il dato rilevato, del 13,73 % resta particolarmente sorprendente ed è in linea con il dato del 2012 (14,92%).

Rapportandolo con il dato del 2013 si vede un netto aumento: dal 10,42% siamo passati al 13,37 %.

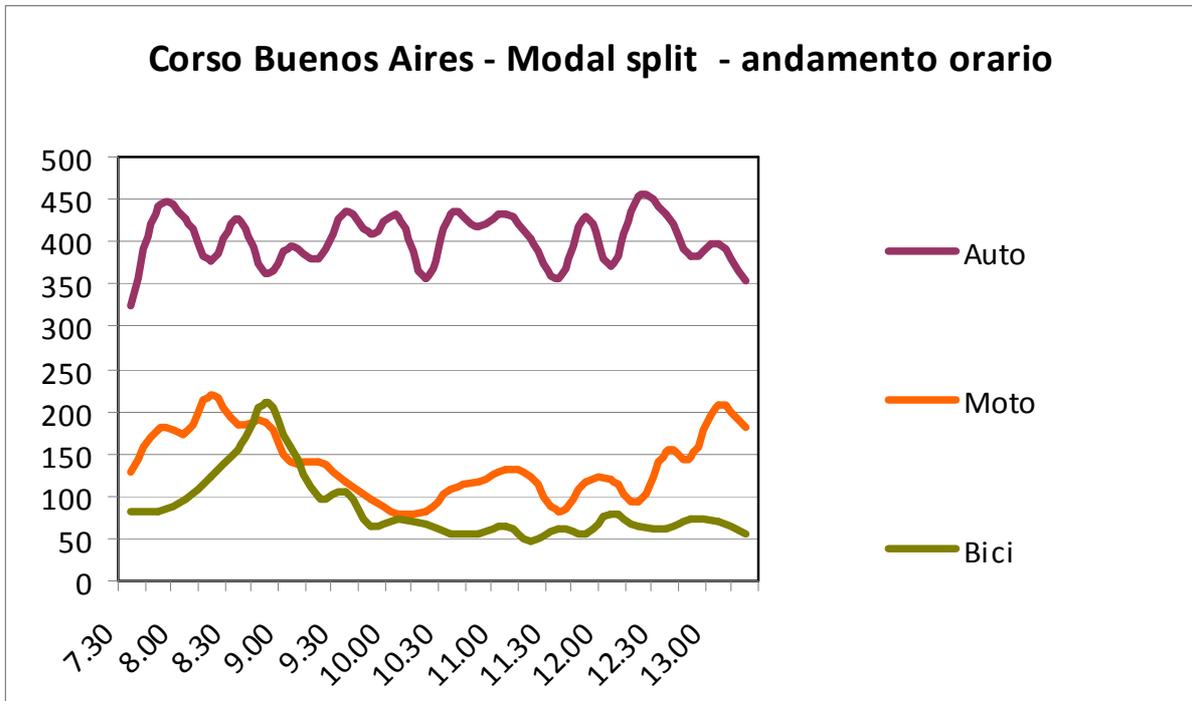
L'evoluzione segna in questo caso un calo dei passaggi moto ed un rafforzamento dei passaggi di bici e di auto.



Consapevoli comunque dell'estrema volatilità del dato (oscilla sensibilmente negli anni) 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 questa determinata direttrice.

Valutando poi la distribuzione oraria dei passaggi, si può notare come gli spostamenti in auto su corso Buenos Aires non risentano per nulla dell'influenza dell'ora di punta, ma sembrano più assomigliare a delle "ondate" con frequenza quasi periodica.

Dato interessante invece, la quasi equivalenza del numero dei passaggi fra moto e bici nelle ore "calde" della mattina, con una, qui sì davvero sorprendente, prevalenza di quest'ultima a cavallo delle 9.00.



Conclusioni

I dati di quest'anno segnano all'interno della cerchia dei navigli un **generale attestamento** sui dati del 2012, dopo la flessione registrata l'anno scorso.

Novità di quest'anno la **forte presenza** del **bike sharing**, mai così importante in passato, nel rapporto con le bici private: più di un ciclista su dieci fra quelli registratati utilizza una bici pubblica.

Sul piano della distribuzione oraria, si accentua la concentrazione dei passaggi nelle ore di punta, segno evidente di un **uso quotidiano** destinato agli spostamenti casa-lavoro.

Altro elemento rilevato, la **concentrazione** delle percorrenze **lungo le direttrici** principali: appare sempre più evidente come la scelta del ciclista quotidiano ricada su itinerari diretti e veloci.

Il dato relativo al modal split su Corso Buenos Aires evidenzia che quasi quindici utenti su cento di quella strada sono in bicicletta: alle loro esigenze è sicuramente indispensabile dare risposte.



Questi dati vanno infatti rapportati alla progettazione della ciclabilità in città: è sempre più chiaro che gli spazi immaginati per la bici debbano essere pensati con criteri di efficacia almeno pari a quelli progettati per tutti gli altri mezzi di trasporto.

In conclusione ci sembra di poter dire che linearità, efficienza e flessibilità delle scelte di percorso sono sicuramente gli elementi che determinano le preferenze dei ciclisti urbani e quindi questi stessi criteri devono guidare, a nostro avviso, le scelte che riguardano lo sviluppo della ciclabilità in città.

Il censimento è stato possibile grazie a :

Aldegheri Daniela	Copiello Maria	Moltedo Imma
Alfieri Ivana	Crippa Paola	Monici Walter
Bacigalupo Claudio	Dal Covolo Romana	Montieri Valerio
Balloni Franca	Del Frate Bruno	Negro Maria Cristina
Barsocchi Paola	De Mario Mauro	Pagnoni Alberto
Bartesaghi Vanna	De Marzo Alessandra	Pavan Anna
Barusco Elena	Dossi Massimo	Peccioli Raffaele
Bauer Bruno	Facchi Elena	Pentecoste Francesco
Bellazzini Armindo	Facchini Roberto	Pescali Luciano
Benedetti Umberto	Faggioni Alberto	Piccardo Giovanna
Bergamin Luigi	Fava Leda	Pratolongo Gabriela
Bernardi Rosanna	Filippucci Laura	Proto Dario
Bianchi Gianni	Fondi Gabriele	Ricci Roberto
Biscàro Guia	Fresco Monica	Romano Elisabetta
Brambilla Susanna	Fullin Danilo	Rosselli Angiolo
Bulgheroni Pierluigi	Gabrielli Rosanna	Scafati Pietro
Bulgheroni Sabina	Ghezzi Valerio	Schiavi Bruno
Calderazzi Rosa	Lago Vitaliano	Schieppati Titta
Caretti Guglielmo	Lanfossi Tiziano	Sessa Rossana
Carones Chiara	Lochi Lucia	Tolentino Samuele
Casiraghi Cesare	Luchetti Domenico	Torti Franco
Castelbarco Francesca	Magnani Miriam	Tragni Sergio
Cicala Lanfranco	Malaguti Silvia	Verrì Nicola
Cirillo Romana	Malan Andrea	Villa Carlo
Colombo Guido	Malugani Graziella	Zani Elio
Conio Fausto	Marazzani Martino	Zardo Flores
Conversano Stefania	Marchi Giuseppe	

G

R

A

Z

I

E

